Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Volkswirtschaft

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum

der juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Hans Richter

Diplomkaufmann, von Wien

1940

Buchdruckerei Müller, Werder & Co., Zürich

Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Volkswirtschaft

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum

der juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Hans Richter

Diplomkaufmann, von Wien

1940

Buchdruckerei Müller, Werder & Co., Zürich

Die Fakultät hat diese Arbeit am 19. Mai 1938 auf Antrag von Professor Dr. Richard König als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

I. Über Wesen und Arten des Fremdenverkehrs.

Wenn wir vom Fremdenverkehr sprechen, so denken wir zunächst an den gesamten Reiseverkehr und die Wanderungsbewegung, ohne dabei die besonderen Abarten, die sich aus den verschiedenen Zwecken des Reisens ergeben, im Auge zu haben. Im allgemeinen verstehen wir unter Fremdenverkehr den Reiseverkehr von Personen, welche sich vorübergehend von ihrem ständigen Wohnsitz entfernen und andere Orte aufsuchen. Der Zweck hiefür kann entweder ein geschäftlicher sein oder der persönlichen Erholung dienen. Der erstere wird gewöhnlich unter Fremdenverkehr nicht verstanden, so daß sich der Fremdenverkehr im engeren Sinne auf jene Reisen bezieht, welche zwecks Befriedigung gewisser Lebens- und Kulturbedürfnisse unternommen werden. Diese Lebensbedürfnisse beziehen sich auf das Streben nach Erholung und Gesundheitsförderung, ferner auf den Genuß der Naturschönheiten, auf gesteigerte Lebensfreude. Die kulturelle Bedeutung des Fremdenverkehrs für den Fremden liegt in veredelten Vergnügungen, gehobener Bildung, in Kunstgenuß usw. Das Fremdenverkehrsgebiet wiederum erhält Anregungen zur Pflege seines Kulturbesitzes und zur Wahrung des Eigencharakters. Für beide Teile, Fremde wie Gastgeber kann so eine gegenseitige Befruchtung stattfinden, die aber nicht nur auf wissenschaftlichen und künstlerischen Gebieten sich auswirkt, sondern auch auf das wirtschaftliche erstreckt. Je nach dem Benehmen der Reisenden und dem Vorgehen seitens der Gastgeber wird nun der Fremdenverkehr zur Völkerverbindung und Verständigung oder gegenseitiger Entfremdung führen.

Der wirtschaftlich wertvollste und daher am meisten erwünschte Teil des Reiseverkehrs ist jener, der den besuchten Gebieten nur wirtschaftliche Leistungen bringt, ohne aus ihnen wirtschaftliche Gewinne unmittelbarer Art entnehmen zu wollen. Es ist der Erholungs- und Luxusfremdenverkehr im Gegensatz zu dem schon erwähnten geschäftlichen Berufsreiseverkehr. Professor Morgenroth bezeichnet ersteren als „Fremdenverkehr aus freiem Antrieb", letzteren als „Fremdenverkehr aus gebundenem Antrieb"[1].

Vom wirtschaftlichen Standpunkt wichtig ist die Einteilung des Fremdenverkehrs in Inländer- und Ausländerfremdenverkehr, wobei beim Unterscheidungsmerkmal das Gewicht nicht auf die politische Staatszugehörigkeit, sondern auf den ständigen Wohnsitz zu legen ist. Dadurch ist es nämlich möglich, die Zahlungskraft des Fremden besser zu beurteilen und sodann den Betrag zu berechnen, der durch ausländische Gelder der heimischen Wirtschaft zugeführt wird. Soweit der Fremdenverkehr von Ausländern getätigt wird, stellt er das friedliche Hereinkommen von Ausländern als Kon-

[1] Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Bd. 4, Jena 1927, S. 395.

sumenten heimischer Leistungen und Waren dar, während der Inländerfremdenverkehr durch die zeitweise Ortsveränderung von Personen innerhalb der Staatsgrenzen nur im Inlande den Konsum verschiebt. Je unsicherer der Zustrom ausländischer Gäste ist, ein um so wichtigeres und unentbehrlicheres Element stellt der Inländerfremdenverkehr für die Fremdenverkehrsorte dar.

Für die Praxis ist schließlich die Unterscheidung zwischen Individualfremdenverkehr und Massenfremdenverkehr von Bedeutung. Bei dem ersteren handelt es sich um den „qualifizierten Reisenden", der im allgemeinen zahlungskräftiger ist, längere Zeit an einem Ort verweilt und mit den einzelnen Bevölkerungsschichten in Verbindung tritt. Der Massenfremdenverkehr setzt sich aus Geschäftsreisenden, Pilgerfahrten und ähnlichen zusammengewürfelten Personen zusammen, welche die Gelegenheit irgendeiner Veranstaltung dazu benützen, um zugleich das Land zu bereisen. Sie führt also in der Regel kein besonderes Interesse, sondern eine besondere Gelegenheit ins Land. Sie benützen die wohlfeile Art der Veranstaltung, setzen sich zumeist aus minder kaufkräftigem Publikum zusammen, bleiben nur kurze Zeit aus und beschränken ihre Ausgaben.

Durch die Verbilligung der Verkehrsmittel trat in den letzten Jahren der Massenreiseverkehr vermehrt in Erscheinung, wodurch auch den minderbemittelten Reisenden Gelegenheit geboten wird, fremde Länder und Gebräuche kennenzulernen. Dadurch traten Verschiebungen in der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Struktur der Fremden ein. Anzeichen für solche Veränderungen sind zum Beispiel die große Zunahme der erwähnten Gesellschafts- und Pauschalreisen, die eine größere Anzahl von Personen aus verschiedenen Kreisen zu einer Reise mit kurzem Aufenthalt an den verschiedenen Plätzen vereinigen, ein Umstand, der oft zu einem Stoßverkehr führt und sowohl Hotellerie als auch Verkehrsmittel vor neue Aufgaben gestellt hat. Dr. Naswetter ist der Meinung, daß in der nahen Zukunft ein Massenreiseverkehr infolge der fortgesetzten Verbilligung und Verbesserung der Verkehrsmittel einsetzen wird und sich daraus ganz neue Probleme, wie Verkehrsbedienung, Unterkunftswesen, Massenverpflegung, Bewahrung des Volkscharakters usw. ergeben werden[2].

Schwierigkeiten ähnlicher Art können wir schon in der Gegenwart während verschiedener, periodisch stattfindender Veranstaltungen, wie Olympiaden, Weltausstellungen, Kongressen, Sänger-, Trachten- und Sportfesten beobachten.

Die Gründe, die den Menschen zum Reisen veranlassen, sind sehr verschiedenartig, wie wir im nächsten Kapitel gleich zeigen werden.

II. Gründe und Grundlagen des Fremdenverkehrs.

Unseres Wissens gibt es zwei nennenswerte Theorien über die Grundlagen des Fremdenverkehrs. Die eine stammt von Professor Glücksmann, dem früheren Direktor des Forschungsinstitutes für Fremdenverkehr in Berlin, die andere von Hans Töndury, ordentlichem Professor an der Universität Bern.

[2] Vgl. Naswetter: Die Zukunft des österr. Fremdenverkehrs. Sonderabdruck der Wiener Wirtschaftswoche, Wien 1936.

Glücksmann spricht in seiner „Fremdenverkehrskunde" von Ursachen des Fremdenverkehrs (S. 13 ff.) und unterscheidet unter ihnen persönliche und sachliche. „Der persönliche Grund hat seine Manifestation im Menschen, der sachliche im Ort[1]."

Die Gründe, die den Menschen zur Reise veranlassen, sind ideeller oder materieller Natur. Die ideellen Gründe können in seelische und geistige eingeteilt werden. Der seelische Grund einer Reise besteht oft in einer seelischen Not, und zwar in einer seelischen Unruhe oder in einer ausgesprochen seelischen Erkrankung. Als Heilmittel sucht der Mensch in den entsprechenden Fällen Ruhe (in Orten mit Sanatorien usw.) oder Zerstreuung (in mondänen Kurorten, wo Reizmittel aller Art vom Krankheitszustand ablenken).

Aber nicht nur ein krankhafter Seelenzustand, sondern auch die Naturverbundenheit kann einen Seelenzustand hervorbringen, der den Menschen zur Reise veranlaßt. „Auch hier handelt es sich um eine Unruhe, die so stark werden kann, daß sie den Menschen von der Ruhe einer bürgerlichen Existenz auf die Landstraße treibt ... Der Wanderer, der durch die mondbeglänzten Straßen zieht, vorbei an Plätzen, wo die Brunnen verträumt rauschen, der aufgeschlossen allem Schönen das Naturbild in sich aufnimmt[2]", gehört in diese Gattung der Reisenden.

Auch Sehnsucht oder Vorliebe des Menschen für eine bestimmte Landschaft sind ein mächtiger Impuls für den Fremdenverkehr. Der seelische Antrieb zur Reise kann ferner aus den Beziehungen des Menschen zum Menschen hervorgehen. Freundschaft und Verwandtschaft begünstigen stark den Fremdenverkehr. Die Beziehung zur Verwandtschaft, das Sippengefühl führt zum Gefühl der Verbundenheit mit der Nation, welcher der Mensch angehört.

Die Beziehungen des Menschen zum Menschen äußern sich endlich in der egozentrischen und altruistischen Form der Liebe. Zur ersteren Form gehören die Hochzeitsreisen und Fahrten zum Wochenende, die aus den Großstädten die Familienväter am Wochenende der Frau und der Familie zuführen. Die altruistische Form der Liebe äußert sich in der Caritas. Zu erwähnen sind hier Kinderferienheime und Erholungsstätten, welche großen Menschenmassen die Ferien ermöglichen.

Auch die Religion regt mit ihrem Bedürfnis nach kultischer Verehrung Reisen an. Man denke hier nur an die Pilgerfahrten der Katholiken oder der Muselmanen[3].

Die materiellen Ursachen des Fremdenverkehrs, die beim reisenden Menschen anzutreffen sind, hängen mit seiner Berufsvorbereitung, Berufsweiterbildung und Berufsausübung zusammen. Im Zusammenhang mit der Berufsausübung sei der Wanderhandel, der Verkehr der Geschäftsreisenden, die Reisen der Direktoren und Aufsichtsräte, der öffentlichen Verwaltungsbeamten und der Volksvertreter erwähnt. Wirtschaftliche Reisemotive können auch durch die Natur eines bestimmten Erwerbszweiges gegeben sein. Das ist der Fall bei den Saisongewerben, die in ihrer Arbeitszeit sogar beträchtliche Gruppen in Bewegung setzen können. Man denke vor allem an die Land- und Bauarbeiter, ferner an die in Gaststätten und Schaustellungsunternehmungen tätigen Arbeitskräfte.

[1] Vgl. Glücksmann Robert: „Fremdenverkehrskunde", Bern 1935, S. 13.
[2] Vgl. Glücksmann a. a. O., S. 13.
[3] Vgl. Glücksmann a. a. O., S. 14.

Auf materiellen Reisegründen beruht ferner der Teil des Reiseverkehrs, der seine Ursachen in der gesundheitlichen Beschaffenheit des Menschen findet und ihn daher im Interesse der Vorbeugung von Krankheiten zur Reise in Kurorte und Bäder veranlaßt.

Der Ort muß natürlichen oder künstlichen Vorbedingungen entsprechen, um für den Fremdenverkehr geeignet zu sein.

Die natürlichen Grundlagen eines Ortes äußern sich zunächst in der Bodengestaltung, die in ihren mannigfachen Formen den Fremdenverkehr an sich zieht. Ein ebenfalls wichtiger Fremdenverkehrsfaktor ist das Wasser, sei es das Meer oder Binnenseen, seien es Flüsse oder Heilquellen. Witterung und Klima geben einen Ansporn zum Erholungsaufenthalt. Auch Pflanzen- und Tierwelt können dem Fremdenverkehr mächtige Antriebe geben. Schließlich ist die Verkehrslage eines Ortes für die Entwicklung seines Fremdenverkehrs von Bedeutung[4].

Die künstlichen Vorbedingungen für den Fremdenverkehr eines Ortes sind durch seine Einrichtungen und Veranstaltungen gegeben, die entweder kultureller oder wirtschaftlicher Natur sein können. Sie sind in großen Menschensiedlungen zu finden (Berlin, London, New York, Paris, Wien, Zürich).

Der Ort kann den Sitz religiöser Vorstellungen bilden und ein Zentrum des religiösen Fremdenverkehrs werden; er kann sich aber auch auf dem künstlerischen oder wissenschaftlichen Gebiete entwickeln und Anlaß zum Fremdenverkehr geben.

Einrichtungen künstlerischer oder wissenschaftlicher Art können ständiger Natur sein (Universitäten, Museen usw.), oder es kann sich nur um gelegentliche bzw. periodische Veranstaltungen handeln (Kunstausstellungen, Kongresse usw.). In die Kategorie kultureller Veranstaltungen und Einrichtungen fällt auch das Theater, das dem Fremdenverkehr ebenfalls einen starken Impuls geben kann (Salzburger Festspiele). Örtliche Veranstaltungen und Einrichtungen können auch wirtschaftlicher Natur sein. Hieher gehören Wirtschaftsbetriebe, die ständig am Orte sind und von Fremden besucht werden, wie auch die periodisch oder gelegentlich stattfindenden Messen, Ausstellungen usw.

Professor Töndury spricht[5] von vier Grundlagen des Fremdenverkehrs, und zwar: 1. von der Landschaft, 2. den Heilfaktoren, 3. dem Sport und 4. dem Bildungswesen.

„Die Landschaft, das heißt die Schönheit der Natur, ist dabei wohl der ursprünglichste Faktor des Fremdenverkehrs gewesen, zusammen mit den allgemeinen klimatischen Vorzügen gewisser Höhenlagen[6]. Im Laufe der Zeit hat jedoch die Landschaft an Anziehungskraft viel verloren, da ihr einerseits durch die fortschreitende Technik der Zauber der Unberührtheit genommen wurde und andererseits die Mode des Reisens Wandlungen durchmachte. So war zum Beispiel die Glanzperiode der schweizerischen Landschaft in den neunziger Jahren und zu Beginn des 20. Jahrhunderts." Dem modernen Vergnügungs- und Erholungsreisenden steht heute eine unvergleichlich größere Anzahl von Gebieten zur Verfügung als in früheren Jahren, und gleichzeitig

---

[4] Vgl. Glücksmann a. a. O., S. 20.

[5] Vgl. „Die gegenwärtige Lage der schweiz. Hotellerie", Schweiz. Zeitschrift für Betriebswirtschaft und Arbeitsgestaltung, 1933, S. 33.

[6] Vgl. Töndury, ebenda, S. 33.

hat sich auch der Geschmack in sehr starkem Maße gewandelt[7]." Vielfach werden jetzt das Meer mit seinen Küsten und Badegelegenheiten im Süden und Norden aufgesucht oder Vergnügungsreisen zur See unternommen.

„Wie die Landschaft, so haben auch die Heilfaktoren als Grundlage des Fremdenverkehrs mancherlei Modeschwankungen über sich ergehen lassen müssen[8]." Die Wichtigkeit eines Kurortewesens wurde wohl immer und überall nach seinen zwei Hauptrichtungen, der volkswirtschaftlichen und der gesundheitlichen, gewürdigt.

Kurorte stellen Anziehungspunkte des Fremdenverkehrs dar, der im Haushalt vieler Staaten von Bedeutung ist, da er ein kauf- und zahlungskräftiges Publikum herbeiführt, darunter auch Angehörige fremder Staaten. Die Zahl der Menschen, deren Erwerb mit dem Fremdenverkehr zusammenhängt, ist eine weit höhere, als gewöhnlich angenommen wird. Die Erwerbsmöglichkeiten sind in Kurorten häufiger und mannigfaltiger als in gleich großen oder selbst in größeren anderen Ortschaften. Die hygienischen und kulturellen Einrichtungen sind weit besser und kommen nicht nur den Kurgästen, sondern auch den ständigen Einwohnern der Orte und selbst denen der Umgebung zugute. Die bestehenden Verkehrsverhältnisse heben sich und neue Verkehrsmittel werden geschaffen. Außer dem durch alle diese Umstände gegebenen Verdienst für viele Hände leisten die Besucher der Kurorte verschiedene Abgaben, an deren Ertrag Gemeinden, Länder und Staat beteiligt sind. Es ist daher begreiflich, daß reges Interesse an dem Gedeihen der Kurorte besteht, und daß ihre Entwicklung mit Aufmerksamkeit verfolgt wird. Auch die Gesetzgebung hat dem Rechnung getragen, indem mancherlei Ausnahmebestimmungen für Kurorte geschaffen wurden.

Bei der Betrachtung der balneologischen Werte und der Sanatorien ist es angebracht, einen alten Satz zu wiederholen, dessen Gültigkeit auf die ganze Welt passen dürfte. „Jeder Kurort implicite auch Kuranstalt oder Sanatorium ist soviel wert, soviel seine Ärzte wert sind. Man kann in einem ausgezeichneten Kurorte eine schlechte Kur machen, in einem bescheidenen eine ausgezeichnete[9]."

Bäder, die früher Hauptattraktionspunkte waren, haben heute an Bedeutung stark eingebüßt. Nur diejenigen Kurorte, die ihre von der Natur verliehenen Heilquellen im engen Kontakt mit der Wissenschaft auswerteten und tüchtige und bekannte Kurärzte anstellten, haben sich zu einer bemerkenswerten Blüte entwickelt. Neben die Bäder als Heilfaktor sind in neuerer Zeit Luft und Sonne hinzugekommen und bilden die Grundlage des Fremdenbetriebes an zahlreichen Orten. Aber auch viele Städte verdanken einen guten Teil ihres Fremdenverkehrs ihren klinischen Einrichtungen und der hervorragenden Tüchtigkeit führender Ärzte. Kurorte, die mit den Heilfaktoren auch den Sport zu verbinden wußten, haben sich auch in den Krisenzeiten des Fremdenverkehrs als widerstandsfähig erwiesen, ja haben sogar mitunter erhöhte Fremdenfrequenzen aufzuweisen.

Der Sport, insbesondere der Wintersport, brachte neue Möglichkeiten für die Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Wintermonaten. Hier haben wiederum die Länder, deren Landschaften Mittel- und Hochgebirgscharakter aufweisen, an Bedeutung gewonnen.

---

[7] Vgl. Töndury, a. a. O., S. 34.
[8] Vgl. Töndury, a. a. O., S. 35.
[9] Vgl. Prof. Dr. A. Straßer im Handbuch für Ärzte, Wien, S. 99.

Der Bergsport wirkt auf den Menschen erzieherisch, charakterbildend und erhaltend. „Wir suchen in den Bergen vor allem das Erlebnis, also nicht die Arbeit allein, nicht nur das Ausgeben der Kräfte, den Einsatz von Mut und Wollen, sondern wir suchen eben jene Einheit, die wir im Berufe nicht haben und die uns nur dort zuteil wird, wo wir zurückkehren, zum Urgrund alles lebendigen Seins, zur Natur[10]."

Einen Ausgleich zugunsten des Sommers schafft die Vorliebe für das Wasser mit seinen Sportarten im Meer, den Binnenseen und Flüssen.

„In richtiger Erkenntnis des durch die Verschiebung vom Landschaftlichen zum Sportlichen bewirkten Verhältnisses sind einzelne Kurorte dazu übergegangen, auch im Sommer einen anziehungskräftigen Sportbetrieb zu organisieren. Das Aufkommen des Sports, als Grundlage des Fremdenverkehrs, hat dergestalt mannigfaltige Probleme geschaffen, die heute noch nicht durchwegs gelöst erscheinen[11]," und an die Fremdenverkehrsinteressenten noch große Anforderungen stellen werden. (In diesem Zusammenhang könnte man auf den glänzenden Verlauf der Olympiade in Berlin im Jahre 1936 hinweisen.)

Professor Töndury ist der Ansicht, daß es angezeigt wäre, neben den dem Sporte dienenden Gastbetrieben, einen neuen Hoteltypus in der Form des „ruhigen Hauses" zu schaffen, wo der Fremde, der keinen Sport betreibt, Ruhe und Erholung, Ausspannung der Nerven und innere Sammlung finden könnte. Ein solches ruhiges Haus würde bewußt von all dem Lärm des modernen Betriebes Abstand nehmen, dafür aber seinen Gästen ein kultiviertes Milieu zu bieten versuchen.

Von Bedeutung für den Fremdenverkehr ist auch das Bildungswesen. Erziehungsinstitute, Mittelschulen und Universitäten, sowie besondere Fachschulen ziehen zahlreiche in- und ausländische Gäste an. Ganz abgesehen von den jungen Leuten, die die Schulen besuchen, kommen ihre Eltern oder Begleiter ins Land und halten sich kürzere oder längere Zeit in Hotels auf. Aber auch in späteren Jahren bedeuten die ehemaligen Bildungsstätten einen gewissen Anziehungspunkt. Gerne besucht der ehemalige Schüler oder Student wieder den Ort, wo er lernte oder besucht die Gegenden, wo er früher weilte und knüpft später auch gerne wirtschaftliche Beziehungen mit jenen Orten an. Er veranlaßt vielleicht auch seine Freunde zum Besuche jener Gegend.

Mit der fortschreitenden Erkenntnis von der Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Wirtschaft bemüht man sich dort, wo infolge der großen Ansprüche seitens des Reisepublikums die natürlichen Grundlagen nicht mehr ausreichen, sie durch örtliche Veranstaltungen sportlicher oder kultureller Natur zu ergänzen, andererseits schreiten Orte, die über eine Anzahl günstiger Vorbedingungen für den Fremdenverkehr verfügen, infolge der gesteigerten Konkurrenz zu weiteren Verbesserungen, indem sie zum Beispiel ihre Hotels ausbauen, für gesellschaftliche Veranstaltungen sorgen, neue Verkehrswege anlegen oder möglichst viele und moderne Sportanlagen errichten.

Schaffung und Ausbau neuer Grundlagen für den Fremdenverkehr beschränken sich aber nicht nur auf einen Ort oder eine bestimmte Gegend, sondern erstrecken sich auf den ganzen Staat. Hier geht es darum, für ein

---

[10] Vgl. Prof. Dr. W. Knoll: „Bergsport und Höhenklima", Schweiz. Verkehrskongreß 1933, S. 8.

[11] Vgl. Töndury, a. a. O., S. 34.

gut angelegtes und verzweigtes Bahn- und Straßennetz zu sorgen. Verkehrsmittel und Verkehrszeiten müssen den Ansprüchen des reisenden Publikums gerecht werden. Dazu kommen noch billigere Bahntarife und eine allgemein günstige Preispolitik. Auch der Volkscharakter kann bis zu einem gewissen Grade auf das ausländische Reisepublikum günstig einwirken und manche Mängel, die sonst den Fremdenverkehr ungünstig beeinflussen würden, ausgleichen.

Für volkswirtschaftliche Untersuchungen eignet sich das Einteilungsprinzip von Töndury besser als jenes von Glücksmann, das wiederum bei soziologischen Untersuchungen vorzuziehen wäre. Wir wollen nun die Grundlagen des österreichischen Fremdenverkehrs in der von Töndury vorgeschlagenen Gruppierung zur Darstellung bringen.

Bevor wir nun die einzelnen Grundlagen besprechen, möchten wir noch einige Verse aus dem Gedicht „Das große Händefalten", von Anton Wildgans, einschalten.

„Wir sind umwirkt von holdestem Betören,
Die Landschaft sänftigt jeden Sorgenblick
Und ladet ein zu süßem Ihrgehören,
Zu Wein und Liebe, Rührung und Musik,
Von allen Hängen jubelt sie.

Und selbst der großen Städte Nüchternheiten
Berückt die allgemeine Melodie.
Das macht das Leben wert, die Herzen weicher,
Die Sinne fein, das Urteil menschlich mild,
Das macht den Künstler, macht den Oesterreicher."

1. Die österreichische Landschaft als Grundlage des Fremdenverkehrs.

Das nachkriegszeitliche Österreich, das durch den Friedensvertrag von St. Germain im Jahre 1919 geschaffen wurde, hat eine Bodenfläche von 83 833 km², ungefähr doppelt soviel als die Schweiz und zählt 6¾ Millionen Einwohner. Im Herzen Europas gelegen, vereinigt Österreich in sich zweierlei Gebirgsarten, nämlich Kalk- und Zentralalpen, und zwar in der Weise, daß die Zentralalpen im Norden und Süden von Kalkgebirgen flankiert werden. Dadurch ergibt sich eine überaus reizvolle Abwechslung und Verschiedenartigkeit der Bodenformen, die die schon oft gelobte landschaftliche Schönheit Österreichs bedingen. Dies tritt vor allem in jenen Gegenden deutlich zutage, in denen Kalkalpen und Zentralalpen aneinander grenzen, wie zum Beispiel im Inntal oder im Drautal. In reizvollem Gegensatz zur erhabenen Majestät der Berge steht das frohe Leben, das die zahlreichen Seen und Flüsse in die Landschaft bringen[12].

Österreich besitzt zwei große Seengebiete, das vielbesungene Salzkammergut und die Kärntner Seen; die Namen Wolfgangsee oder Wörthersee sind

[12] Vgl. Deinlein: Handbuch für den österreichischen Fremdenverkehr, Wien 1934, Österreich als Reiseland, S. 21.

schon weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt; sie sind aber nur die berühmtesten. Eine große Zahl weiterer Seen von verschiedener Größe und Besiedlungsart vervollständigen das Seensystem Österreichs. Aber nicht nur die Seen, sondern auch die Flüsse verdienen vom Standpunkt des Fremdenverkehrs aus Beachtung. Der wichtigste Strom Österreichs ist die Donau, die von altersher als Wasserweg benutzt wurde. Burgen, Schlösser und Stifte ragen an den Ufern des engen Donautales zwischen Linz und Wien empor, und zahlreiche Weinberge und Obstgärten schmücken besonders in ihrer Blüte- und Erntezeit die ganze Gegend. Es ist daher verständlich, daß die schönsten Teile des Donautales, nämlich die Wachau, der Nibelungengau und Strudengau alljährlich Tausende von Fremden anlocken. Aber auch die andern Flüsse wie Inn, Enns, Salzach und Drau geben der österreichischen Landschaft ein liebliches Gepräge und bilden gleichzeitig ein Paradies für zahlreiche Faltbootfahrer, für Ruderer, Badende und Fischer. Die nördlichen und südlichen Kalkalpen werden durch Flußläufe und Pässe von den Zentralalpen getrennt. Die Kalkalpen sind durch ihre besonders zerklüfteten, schroffen und bizarren Formen gekennzeichnet. Man denke nur an das Kaisergebirge im Tirol oder an den Hochkönig und das Steinerne Meer im Salzburgischen.

Die österreichischen Zentralalpen erstrecken sich vom Rhätikon in Vorarlberg bis zu den Niedern Tauern, sie sind zum Großteil vergletschert und üben eine große Anziehungskraft auf die Fremden aus; der Hauptgebirgszug sind die Hohen Tauern, wo sich auch Österreichs höchster Gipfel, der Großglockner (3798 m), befindet.

Da die Ostalpen knapp an der österreichischen Westgrenze beginnen und mit ihren östlichsten Ausläufern bis vor die Tore Wiens reichen, so ergibt sich daraus ein bestimmender Einfluß auf den historischen, politischen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Werdegang des Landes. Der mächtige Alpenkamm wirkte in früheren Zeiten sowohl als Schutzwall als auch als Hindernis. Hemmungen ergaben sich besonders für den Handel und Verkehr. Daher gewannen alle Querübergänge, die den Weg von Norden nach Süden freigeben, an Bedeutung[13]. Als wichtigste Eisenbahnübergänge sind die Brennerlinie, die die Verbindung zwischen München—Innsbruck—Mailand herstellt, und die Tauernbahn, die Salzburg mit Villach verbindet und somit auch den Anschluß an das deutsche und italienische Eisenbahnnetz bildet, zu nennen.

Als wichtigster Straßenübergang ist wohl die Großglockner-Hochalpenstraße zu bezeichnen, die am 3. August 1935 dem Verkehr übergeben wurde. Sie verbindet den bekannten Kurort Zell am See mit Lienz, dem Hauptort in Osttirol und führt mitten durch die Gletscherwelt des Großglockners an das Tor der Dolomiten.

Andere wichtige Straßenübergänge sind die Radstädter Tauern mit ihrer Fortsetzung, dem Katschberg, ein schon von den Römern benützter Alpenübergang, der vom Ennstal ins Drautal führt; ferner der Brennerpaß und schließlich die Route durch das obere Inntal ausgehend von Landeck. Der letztgenannte Übergang führt einerseits über Hochfinstermünz-Reschenpaß nach Meran, andererseits von Pfunds abzweigend über Martinsbruck nach Schuls-Tarasp und stellt so die Verbindung mit dem Engadin her. Die Straße findet auf Schweizerboden ihre Fortsetzung über St. Moritz nach Lugano.

---

[13] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 25 (Österreich als Reiseland).

Vielfältig wie die österreichische Landschaft sind auch die Trachten und Gebräuche ihrer Bewohner. Sorgfältig werden die uralten Gewänder aufbewahrt und auch heute noch an hohen Festtagen oder bei besonderen Anlässen verwendet. Die Landestrachten, sei es nun in Salzburg, Innsbruck oder Graz, werden von der Bevölkerung im Alltagsleben getragen und bringen so ein buntes Leben in das Stadtbild. Auch die alten Lieder und Volkstänze erfreuen sich einer ungeminderten Beliebtheit.

„Eine wichtige und wesentliche Ergänzung der Landschaft ist die Siedlung, denn sie gibt der Landschaft das Leben und ist für ihren Besuch oft von bestimmendem Einfluß. Neben den Hauptstädten sind Bäder und Kurorte, Sommerfrischen und Wintersportplätze von besonderer Bedeutung. Als Attraktionen im Fremdenverkehr sind weiter jene Siedlungen und Bauwerke in Betracht zu ziehen, die zwar nicht unmittelbar der Beherbergung der Fremden dienen, wohl aber ihr Interesse aus kunst- oder kulturhistorischen Gründen erwecken, also Klöster, Stifte, Kirchen, Schlösser, Burgen usw.[14]."

In harmonischem Einklang mit den Schönheiten der Natur sind allenthalben stilvolle Bauten in wirkungsvollen Rahmen gestellt, mit ihnen sich zur typisch österreichischen Note vereinigend. Der architektonische Charakter des österreichischen Städtebaues ist vorwiegend durch Gotik und Barock bestimmt. Wien und die Hauptstädte der einzelnen Bundesländer, Graz, Linz, Innsbruck, Salzburg, Klagenfurt, Bregenz und Eisenstadt, sowie die vielen, alten Kleinstädte, wie zum Beispiel Steyr, Melk, besitzen stattliche Denkmäler aller Baustile. Auch auf dem Lande finden sich zahlreiche gotische sowie Barockkirchen und Renaissanceschlösser.

„Daß Österreich hinsichtlich seiner geographischen Lage die Eignung zum Reiseland besitzt, lehrt schon ein flüchtiger Blick auf die Landkarte. Im Herzen Europas gelegen, kommt Österreich seit uralten Zeiten für den Durchgangsverkehr zwischen Deutschland, Italien, Frankreich und dem Balkan eine besondere Bedeutung zu. Am kontinentalen Straßen- und Eisenbahnnetz ist Österreich mit wichtigen Knotenpunkten beteiligt. Drei Westost- und vier Nordsüd-Eisenbahnlinien überspannen die Alpenländer[15]."

Wenn man der Meinung ist, daß die Charaktereigenschaften eines Volkes ein Ergebnis der Landschaft sind, so kann man in diesem Zusammenhang auch die typischen, österreichischen Eigenheiten erwähnen.

Die österreichischen Charaktereigenschaften, die sich in biederer Herzlichkeit und Wärme, dem Hang zum Frohsinn und einer gewissen Leichtlebigkeit trotz allen Fleißes ausdrücken, sind geeignet, dem Fremden das Land Österreich leicht heimisch zu machen und mit der Bevölkerung rasch vertraut zu werden. Der Fremdenverkehr findet also am gesunden österreichischen Volkscharakter eine nicht zu unterschätzende Stütze.

So hat denn Österreich, auf dessen Boden sich verschiedene Kulturkreise überschneiden, und welches aus diesem Grunde seinem Wesen nach für fremde Eindrücke besonders aufnahmefähig ist, eine individuelle Kultur hervorgebracht, die für andere Völker ganz entschieden anziehend wirkt. Die Besucher aus fremden Ländern kommen nicht nur der Landschaft und des Klimas wegen nach Österreich, sondern auch deshalb, um den Österreicher kennenzulernen.

---

[14] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 26.
[15] Vgl. Simkowsky: Der Fremdenverkehr, Wien 1934, S. 25/26.

2. *Das österreichische Kultur- und Bildungswesen als Grundlage des Fremdenverkehrs.*

Künste und Wissenschaft zeigen in Österreich die Merkmale seiner besonderen geographischen Lage und lassen die wechselvollen Schicksale erkennen, die Österreich im Laufe seiner Geschichte erfahren hat[16]. In der Baukunst, Plastik und Malerei sind zahllose Denkmäler Beweis dafür, daß österreichische Kunst im Gesamtbild der europäischen Kunst eine Sonderstellung inne hat. Am deutlichsten tritt dies in den Werken der späteren Gotik und des in Österreich zu seiner feinsten und anmutigsten Blüte gediehenen Barock zutage. Die einzigartige Sammeltätigkeit des Kaiserhauses, der Adelsfamilien und der Stifte haben in Österreich auf allen Gebieten der Kunst und Wissenschaft bedeutende Sammlungen ersten Ranges und von Weltruf erstehen lassen[17]. Denken wir nur an die reichhaltigen Gemälde- und Gobelinsammlungen im kunsthistorischen Museum oder an die Albertina mit ihrer überaus reichhaltigen Sammlung von Handzeichnungen, Stichen und Radierungen oder an die Akademie der bildenden Künste mit ihrer Fülle an Gemälden, Kupferstichen usw.

Das wissenschaftliche Leben findet seine Pflege in einer Anzahl höchstrangiger Hochschulen, wissenschaftlicher Sonderinstitute für Forschung und Versuchswesen, Sammlungen und Bibliotheken sowie in zahlreichen wissenschaftlichen Vereinen, gelehrten Gesellschaften und Vortragsheimen. Die Bedeutung der Hochschulen reichte auch zur Zeit der Monarchie schon über die damals um so vieles weiter gezogenen Grenzen hinaus und führt ihnen heute wie früher einen Zustrom ausländischer Studienbeflissener zu. Vor allem für das mittlere, südliche und östliche Europa stellen die österreichischen Studieneinrichtungen, in erster Linie die in Wien bestehende Universität mit ihren zahlreichen angegliederten Instituten und die übrigen Hochschulen, einen geradezu entscheidenden Kulturfaktor dar.

Einen besonders hohen Rang in der gesamten Kulturwelt nimmt das Wirken der medizinischen Forschung und des klinischen Unterrichtes der österreichischen Universitäten und Lehrkliniken ein. Der große Stab international angesehener Professoren, Assistenten und praktischer Ärzte bearbeitet sämtliche Zweige der medizinischen Wissenschaft und zieht nebst Ärzten, die sich weiterbilden wollen, auch Kranke nach Wien, die hier den Arzt zu finden hoffen, der ihnen die Gesundheit wiedergibt. Neben der Wiener medizinischen Schule erfreuen sich auch die anderen Wissenschaften zum Teil internationalen Ansehens.

Aber auch die Tonkunst erreicht selten irgendwo in der Welt eine solche Stellung, wie gerade in Österreich, wo sie mit der Landschaft, dem Heimatsinn und der Volkseigenart auf das Innigste verwoben ist. „Die Geschichte der österreichischen und vor allem der Wiener Musik zeigt vielleicht am deutlichsten die lebenden Beziehungen, die von hier aus zu allen übrigen Kulturzentren Europas im Laufe der Jahrhunderte unterhalten wurden[18]." Auf durchaus volkstümlichem Boden stand die Wiener klassische Aera mit Haydn, Beethoven, Mozart, Schubert, den Walzerfürsten Lanner und Johann Strauß Vater und Sohn. Unter den in Wien schaffenden Meistern

---

[16] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 26.
[17] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 27.
[18] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 28.

der nachklassischen Zeit sind zu nennen: Bruckner, Brahms, Mahler, Hugo Wolf und aus der Gegenwart: Franz Schmidt, Bittner und Korngold. Die Namen der älteren Komponisten sind mit einer großen Anzahl von Stätten verbunden, wo die jahrhundertealte Pflege der schaffenden und reproduzierenden Musik unvergängliche Schöpfungen ermöglicht und behütet hat, in besonders hervorragender Weise in Wien und Salzburg. Musikpflegende Vereine, wie die im Jahre 1812 gegründete Gesellschaft der Musikfreunde, die Wiener Konzerthausgesellschaft, die großen Orchesterverbände, insbesondere die Wiener Philharmoniker, und schließlich die allen bekannten Wiener Sängerknaben glänzen mit hochwertigen musikalischen Darbietungen und werben so für ihre Heimatstadt. Das musikalische Unterrichtswesen genießt überall besonderen Ruf. Hier sind vor allem die Fachhochschule und Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien und das Mozarteum in Salzburg erwähnenswert. Neben der schweren Musik hat auch die Wiener Operette ihren Siegeszug über die ganze Welt angetreten.

Im engsten Zusammenhang mit Dichtkunst und Musik hat sich in Österreich, vor allem in Wien, aber auch an einigen bemerkenswerten Bühnen in den Landeshauptstädten, eine hervorragende, eigenartige Theaterkunst entwickelt, die auf alte Überlieferungen zurückblickt und immer wieder die Aufmerksamkeit der Welt auf sich zieht[19]. Ihren Mittelpunkt hat sie in der Wiener Staatsoper und im Burgtheater, den beiden ehemaligen kaiserlichen Hofbühnen. Letztere war Jahrzehnte lang die e r s t e deutsche Bühne. An jener wirken unter Leitung erster Dirigenten das berühmte Staatsopernorchester, hervorragende Sänger und Sängerinnen. In neuerer Zeit erlebt dank dem szenischen Talent Max Reinhardts und seiner Mitarbeiter das altberühmte Theater in der Josefstadt eine neue Blüte seiner Theaterkunst. Zahlreiche Künstler haben von Wien aus den Glanz österreichischer Bühnenkunst in alle Welt verbreitet. Eine Sprechbühne von Rang ist ferner das Deutsche Volkstheater, das gleichfalls über ein bedeutendes Künstlerensemble verfügt. Einen besonderen Glanzpunkt der österreichischen Theaterkunst bilden endlich die alljährlich stattfindenden Salzburger Festspiele, bei denen Musiker und Bühnenkünstler ersten Ranges mitwirken.

3. Der österreichische Sport als Grundlage des Fremdenverkehrs.

Wenn wir den Sport mit als Grundlage des österreichischen Fremdenverkehrs hinstellen, so können wir darunter offensichtlich nicht den Sport in seinen unendlich vielen Spielarten verstehen, sondern lediglich den S p o r t, der naturnotwendig mit der österreichischen Landschaft verbunden ist, zu dessen Ausübung man sich veranlaßt sieht, unsere Berge zu besteigen, die „Sportplätze" zu besuchen oder an unseren Seen Aufenthalt zu nehmen[20].

Österreich, zu vier Fünfteln Alpengebiet, ist das Idealland für Bergsteiger und Wanderer jeder Richtung. Die unvergleichliche Vielgestaltigkeit, die der rhythmisch von den sanften, wald- und wiesenreichen Vorbergen zu den zerklüfteten, blendend weißen Felszinnen der Kalkberge in den Nord- und Südalpen und zu den ernsten, riesenhaften Eis- und Felsdomen der

[19] Vgl. Deinlein a. a. O., S. 28.
[20] Vgl. V. Egger, Strukturwandlungen in der Schweiz. Hotellerie, S. 15.

Zentralalpen anschwellende Alpenbogen aufweist, gibt jedem Geschmack freien Entfaltungsraum. Zwei Dinge tragen dazu bei, Österreich in die erste Linie der Touristenländer zu stellen.

Das eine ist ein dichtes, sorgfältig ausgebautes und bezeichnetes alpines Wegnetz, das von den Touristenvereinen in jahrzehntelanger Arbeit geschaffen wurde und in die entlegensten Bergtäler und Gebirgsstöcke dringt, Berggaststätten mit dem Tale und untereinander verbindet, Gletscherzugänge vereinfacht, auf viele Gipfel führt und somit ihre Ersteigung auch Mindergeübten ermöglicht. Das zweite ist ein Stand von mehr als 700 in der Reisezeit (Juni bis September) fast durchwegs bewirtschafteten Schutzhütten, Berggasthäusern und Berghotels. Viele der Schutzhütten, die noch bescheiden diesen Namen führen, sind in Größe und Ausstattung längst über ihn hinausgewachsen. (So gibt es Schutzhütten mit Zentralheizung und elektrischem Licht und einer Unterkunftskapazität bis zu 200 Betten.) Die Mehrzahl der Hütten gehört dem Deutschen und Österreichischen Alpenverein, dem eine Reihe kleinerer alpiner Vereine angeschlossen ist und der überall in Österreich Sektionen besitzt, ein Teil der Hütten ist im Besitz des Österreichischen Touristenvereins Bergfreunde. Das Bergwandern ist in Österreich Gemeingut aller Volkskreise, daher der hohe Stand aller Einrichtungen und die weitgehende Förderung, die Behörden und Verkehrsunternehmungen dem Touristenverkehr zuteil werden lassen.

Der gebirgige Charakter Österreichs verleiht dem Lande gleichzeitig eine besondere Eignung für den Wintersport. Stand doch die Wiege des alpinen Wintersports Mitteleuropas in Österreich und zwar in der grünen Steiermark, in Mürzzuschlag, von wo aus vor etwa 45 Jahren der Ski seinen Siegeszug über die Alpenländer angetreten hat. Seither hat sich der Skisport in Österreich zu einer überragenden Höhe entwickelt, ja er ist zum Volkssport geworden, den Hunderttausende aus Stadt und Land betreiben.

Wie kaum in einem anderen Land wird man in Österreich, vom allbekannten Alpenostrand, dem Wienerwald, das ist die unmittelbare Umgebung Wiens, bis in die Zentralalpen zur Grenze Südtirols und der Schweiz fast überall ein bevorzugtes Wintersportgelände finden. Neben internationalen Wintersportplätzen, wie dem Semmering, Mariazell, Kitzbühel, St. Anton oder Zürs am Arlberg, stehen dem geübten Skiläufer in allen Gruppen der Ostalpen sehr günstige Orte zur Verfügung, die es ermöglichen, sowohl den Skilauf zu erlernen als auch bescheidene und großzügige Tourenfahrten zu unternehmen.

Der Skilauf hat in Österreich zuerst systematische Schulung gefunden, zunächst in der Alpenskitechnik, später in der modernen Lauftechnik, der sogenannten Arlbergschule. Zahlreiche hervorragende österreichische Skiläufer wie Hannes Schneider haben mitgearbeitet, um das zu schaffen, was heute in Vereinigung aller Erfahrungen als alpine Geländetechnik in Österreich gelehrt wird, eine Skitechnik, die dem schwersten Gelände gerecht wird und ebenso zum bewundernswerten Können des Abfahrtsrennens oder Slalomlaufens wie zur sicheren Durchführung großer Skitouren verhilft.

Neben dem Skilauf und Skisprunglauf werden alle anderen Wintersportarten gepflegt, worunter dem Kunsteislauf besonders in Wien größere Bedeutung zukommt.

Zu den weiteren Sportzweigen, die für den Fremdenverkehr von Bedeutung sind, gehört der Wassersport. Man kann in Österreich, dessen zahlreiche Flüsse sich für den Faltbootsport besonders eignen, von einer eigenen Wassertouristik sprechen. Für Ruder- und Segelsport geben alle österreichischen Seen mit Ausnahme der unbewohnten Hochgebirgsseen Gelegenheit. Was den Landsport anlangt, so möchten wir nur kurz erwähnen, daß es in allen bedeutenderen Städten und Kurorten Tennis- und Fußballplätze gibt, und auch für die Ausübung des Golfsports landschaftlich schön gelegene Plätze angelegt wurden.

Eine wichtige Stellung unter den Sportarten nehmen in Österreich die Jagd und Fischerei ein. Der Jäger findet in den österreichischen Jagdrevieren die günstigsten Vorbedingungen zur Ausübung des Weidwerks für Hoch- und Niederjagd. Die bezaubernden Reize des Weidwerkes erschöpfen sich nicht im Schusse, liegen nicht allein in der Stückzahl des erlegten Wildes; alle Begleitumstände — das Milieu, die Landschaft, die Menschen, mit denen man jagt, kurz die Gesamtstimmung — sind von besonderer Bedeutung.

Von besonderer Anziehung für den Fremdenverkehr ist die Reichhaltigkeit der Jagdmöglichkeiten in Österreich. Die Gemse und der Steinbock bevölkern fast alle österreichischen Alpengebiete, reiche Bestände an Hirschen und Rehen finden wir in Bergrevieren und Niederungen. Im Besatz mit Hahnen übertreffen Österreichs Gebirgsreviere alle anderen Mitteleuropas, voran die Auerhahnreviere der Steiermark. Höchst reizvoll ist die herbstliche Pirsch auf das wachsame und flinke Alpenmurmeltier, das am reichsten in Tirol und Vorarlberg vorkommt. Die Niederwildjagden auf Hasen, Fasane und Rebhühner, besonders in Niederösterreich, ergeben Rekordstrecken. Das schönste und eigenartigste Wasserjagdrevier Österreichs ist der Neusiedlersee im Burgenland. Den oft kilometerbreiten Schilfgürtel der mächtigen Wasserfläche bevölkert eine Sumpfvogelwelt, wie sie in Mitteleuropa sonst nirgends vorkommt.

Um einen Überblick über die Größe der Wildstände zu geben, seien hier nur die Stärken der im Staatsbesitz befindlichen Reviere genannt: etwa 23 000 Gemsen, 14 000 Stück Hochwild, 18 000 Stück Rehe, 2000 Stück Auerhähne, 1600 Birkhähne, 3500 Haselhühner und 2000 Stück Murmeltiere.

Mit zunehmendem Fremdenverkehr ist in Österreich die Sportfischerei zu größerer Bedeutung gelangt. Hervorragende Angler haben als gern gesehene Gäste in den zahlreichen romantischen Alpenflüssen allerbeste Sportmöglichkeiten gefunden. Viele ausgezeichnete Salmonidenwässer (teils in staatlicher Verwaltung, teils in privaten Händen), die bisher der Allgemeinheit nicht zugänglich waren, sind nunmehr für die Ausübung des Angelsports freigegeben.

Vielgestaltig und abwechslungsreich wie die Schönheiten des Landes sind auch die Fischwässer Österreichs. In den rauschenden Alpenbächen und Alpenflüssen steht in tiefen Gumpen die schwere Bachforelle. In den österreichischen Alpenseen kann der Sportfischer Hechte, Barsche, Saiblinge und Schleien erbeuten. Auch die Donau, das Ideal des die Stromlandschaft liebenden Fischers, bietet Sport auf Fried- und Raubfische in reichem Maße. Sie birgt den majestätischen Huchen, mächtige Welse, Hechte, Schille, schwere Wildkarpfen, Schleien und Barben, so daß der Sportangler auch hier unvergeßliche Stunden erlebt.

4. Die österreichischen Heilfaktoren als Grundlage des Fremdenverkehrs.

So klein das heutige Österreich ist, so vielfältig sind seine Landschaften, so wechselnd ihre klimatischen Werte. Allen diesen Teilklimaten ist aber eine Eigenschaft gemeinsam, ihr steter Wechsel in verschiedenen Jahren. Schon im nicht allzufernen Westen Österreichs herrscht ozeanisches Klima mit warmfeuchten Wintern und kühlfeuchten Sommern. Im Osten finden wir dagegen extremere Verhältnisse, trockenkalte Winter, denen heißtrockene Sommer gegenüberstehen. Je nach der allgemeinen Witterungslage des betreffenden Jahres wird demnach einmal die eine, dann wieder die andere Klimaart im größten Teil von Österreich vorherrschen.

Auch durch die überaus verschiedenen Meereshöhen, die Bergzüge, Flußtäler, Seen und Wälder erfährt das Klima in Österreich zahllose Modifikationen, wodurch der Vorteil einer reichen Auswahl des für jeden Kranken oder Erholungssuchenden geeigneten Reiz- oder Schonungsklimas geboten ist.

Österreich besitzt in seinen zahlreichen Mineralquellen Heilbäder, die zum Teil schon seit Römerszeiten bekannt sind und sich in den letzten Jahrzehnten zu Kurorten von Weltruf entwickelt haben. Oft ist es nicht nur die außerordentliche Wirkung der Wässer allein, die dem Patienten seine volle Gesundheit wieder schenkt; das in den Heilbädern herrschende Klima steigert manchmal die Wirkung der Trink- und Badekuren so wesentlich, daß bei fortschreitender Besserung der Aufenthalt allein genügt, die Heilung zu vollenden.

Man kann feststellen, daß es in Österreich 22 Stationen mit Akratopegen (einfache kalte Quellen), 8 mit Akratothermen (Wildbäder mit einfachen warmen Quellen), 4 erdige Säuerlinge, 11 alkalische Quellen, 9 Kochsalzquellen, 5 Bitterquellen, 24 Quellen mit Eisengehalt, 24 Schwefelquellen und 7 Moorbäder gibt; außerdem sind gegen 70 Orte als Luftkurorte registriert, und nahezu 100 Sanatorien und Heilanstalten sind vorhanden mit ihrem Rüstzeug, um allen möglichen Heilanzeigen Genüge zu leisten.

Der wahre Stolz der österreichischen Balneologie sind aber heute noch, und waren stets die Thermalquellen von Gastein und das Solbad zu Ischl, nebst der bekannten Schwefeltherme Baden bei Wien.

Der chemischen Beschaffenheit nach sind alle von der Wissenschaft aufgestellten Gruppen in wertvollen Vorkommen vertreten und der Ausbau der Heilbäder und Kuranstalten Österreichs in den modernsten Formen läßt jede Art der therapeutischen Anwendung zu. Die österreichischen Sanatorien und Heilanstalten erfreuen sich eines ausgezeichneten Rufes im Auslande, und auch Wien verdankt zu guter letzt einen Teil seines Fremdenverkehrs seinen erstklassigen klinischen Einrichtungen, Sanatorien und Krankenhäusern und seinen auf allen Gebieten der Heilkunde anerkannten Ärzten. Gäste aus allen Teilen der Welt kommen nach Österreich, um Heilung und Genesung zu suchen.

Was den Zuzug von Fremden an einen Kurort fördert, ist die ins äußerste Detail gehende Beschreibung des Klimas, die C. Dorno in zahllosen Schriften vorzüglich auf Grund seiner Beobachtungen geben konnte. „Ein Österreich, in dem der Sinn für systematische Erforschung des Kurorteklimas aufgeht, wird weltbekannte und von der Welt besuchte klimatische Kurorte haben[21]."

[21] Vgl. Dr. Viktor Conrad: Österreichisches Heilbäderbuch, Wien 1928, S. 9.

Wir haben im Vorhergehenden versucht, in kurzen Umrissen die vier Grundlagen (Landschaft, Bildungswesen, Sport und Heilbäder), die für den österreichischen Fremdenverkehr maßgebend sind, zu schildern, und sehen, daß Österreich in jeder Beziehung wirklich gute Fremdenverkehrsgrundlagen besitzt.

Im folgenden Kapitel wollen wir die Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs anhand von Statistiken darstellen.

III. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Oesterreich.

A. Der Ausländerverkehr.

Das Vorkriegsösterreich kümmerte sich nicht besonders um den Fremdenverkehr. Mit zahlreichen Naturschönheiten ausgestattet und als geschlossenes, einheitliches Wirtschaftsgebiet, hatte die österreichische Monarchie keinen Anlaß, den internationalen Fremdenverkehr als einen besonderen Zweig der Wirtschaft von staatswegen zu pflegen, da er sich von selbst aus den natürlichen Grundlagen heraus entwickelte. „Die Fäden der Wirtschaft liefen in Wien zusammen, zwischen der Reichshauptstadt und den Ländern bestand ein reger Verkehr, der Kaiserliche Hof lockte Künstler, Gelehrte, Politiker und Militärs aus aller Herren Länder an, und eine ähnliche Anziehungskraft übte Wien auf die übrigen Fremden als musikalisches und literarisches Zentrum und darüber hinaus schlechtweg als geistig kultureller Mittelpunkt des gesamten mittel- und osteuropäischen Raumes aus[1]." Es handelte sich also vorwiegend um den Binnenreiseverkehr. Seine Einschätzung war im Wirtschaftsleben ganz nebensächlich. Darum überließ man die Pflege des Fremdenverkehrs den privaten Interessentenkreisen. Auch im Schrifttum der Vorkriegszeit ist daher sehr wenig über die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Volkswirtschaft zu finden.

„Der unglückliche Ausgang des Weltkrieges hatte das neue Österreich in eine so verzweifelte Lage versetzt, daß nichts weniger am Platze schien als das Trostwort, das man in jenen schicksalsschweren Tagen hoffnungsloser Trübsal immer wieder hören konnte: F r e m d e n v e r k e h r![2]"

Und doch sollte der Fremdenverkehr einer der wichtigsten Pfeiler für den wirtschaftlichen Wiederaufbau des neuen, kleinen Österreichs werden. Man verwies auf das Beispiel der Schweiz und berief sich darauf, daß Österreich, reich an landschaftlicher Schönheit sowie an Kultur- und Kunstschätzen, auf dem Gebiete des internationalen Reiseverkehrs eine Zukunft besitze. Die wirtschaftlichen Voraussetzungen waren aber nicht so günstig wie die natürlichen und kulturellen. Die Gaststätten waren vielerorts beinahe zugrunde gerichtet, die Lebensmittelversorgung war knapp und reichte nicht einmal für die einheimische Bevölkerung aus; es war ungewiß, ob die Bahnen noch am nächsten Tag den Verkehr würden aufrecht erhalten können, und die Grenzen wurden durch die Nachbarstaaten geschlossen gehalten. „Wenn der Gedanke, den Fremdenverkehr zu entwickeln, dennoch auf fruchtbaren Boden

[1] Vgl. Simkowsky a. a. O., S. 25.
[2] Vgl. Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 104.

gefallen ist, so war dies nur dem österreichischen Optimismus zu danken, der auch sonst die schwersten Nachkriegsjahre kennzeichnet[3]."

In den ersten Jahren entwickelte sich infolge der Inflationszeit ein durchaus unerwünschter Fremdenverkehr in der Form eines Schiebertums und Ausverkaufs. Erst die im Oktober 1922 durchgeführte Stabilisierung der Währung schuf die Grundlage für eine planmäßige Entwicklung des Fremdenverkehrs. Die mit aller Intensität betriebene Fremdenverkehrspropaganda hat es mit sich gebracht, daß nun Österreich im Verhältnis zu anderen Fremdenverkehrsländern an vorderster Stelle steht.

Gegenüber der Vorkriegszeit ist die Zahl der vom Ausland kommenden Reisenden erstaunlich angewachsen. Man kann sogar behaupten, daß Österreich seit dem Umsturz zum Fremdenverkehrsland ersten Ranges aufgestiegen ist.

Im Folgenden wollen wir eine Darstellung des Fremdenverkehrs anhand der vom Bundesamt für Statistik veröffentlichten Ziffern geben und beginnen erst mit dem Jahre 1922, da die früheren Statistiken sehr mangelhaft geführt wurden und eine Vergleichbarkeit nicht zulassen. Berichte der Gemeinden und politischen Behörden über den Fremdenverkehr waren während des Krieges ganz ausgeblieben und sind auch bis zum Jahre 1922 so unvollständig ausgearbeitet worden, daß man Gesamtergebnisse nicht zusammenstellen konnte.

Auf Grund der beim Bundesamt für Statistik eingelangten Berichte und vorsichtiger Schätzungen kann der gesamte Fremdenverkehr Österreichs, soweit er in Hotels und Gasthöfen angemeldete Fremde umfaßt, für das Jahr 1922 mit ungefähr 2 444 000 Fremden angenommen werden. Davon entfallen etwa 56% auf Inländer und 44% auf Ausländer.

Im Jahre 1923 wurden in Österreich 1 658 039 Gäste aus dem Inlande und 647 179 Ausländer gezählt. Aus Deutschland kamen insgesamt 132 058 Fremde. Der Fremdenverkehr im Jahre 1924 ist gegenüber dem Jahre 1923 gewachsen. In den 10 Monaten[4] vom 1. Januar bis 31. Oktober des Jahres 1924 wurden insgesamt 2 807 691 Fremde gezählt, gegen 2 305 218 im ganzen Jahre 1923. Die Zahl der Übernachtungen für ganz Österreich in der Höhe von 15 359 588 war im Jahre 1924 5½mal so groß als die Zahl der angekommenen Fremden, 5½ Tage betrug demnach die durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines Fremden in Österreich. Im ganzen Berichtsjahre vom 1. November 1924 bis 31. Oktober 1925 wurden (in 606 Gemeinden) 3 248 653 Fremde gemeldet, was eine weitere Zunahme gegenüber dem Jahre 1924 bedeutet. Von der Gesamtzahl der gemeldeten Fremden stammt etwas mehr als $^1/_3$, nämlich 1 204 196 aus dem Auslande. Von diesen entfällt fast die Hälfte auf Reichsdeutsche, von den Fremden aus dem Inland ungefähr die Hälfte auf Wiener (976 022).

Im Jahre 1926 hat sich die Zahl der Fremdenorte, die wenigstens 500 gemeldete Fremde oder 3000 Übernachtungen aufweisen, auf 652 erhöht, aber die Zahl der Fremdenmeldungen als auch der Übernachtungen ist gegenüber dem Jahre 1925 mäßig zurückgegangen. Der Rückgang wurde durch die Abnahme der aus Wien stammenden Fremden bewirkt, hingegen hat die Zahl der aus dem Ausland stammenden Fremden

---

[3] Vgl. Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 104 ff.

[4] Vgl. Im Jahre 1924 wurde das Berichtsjahr der Fremdenverkehrsstatistik verschoben und endet seitdem am 31. Oktober. Vgl. Kapitel Statistik, S. 96.

von 1 204 000 auf 1 253 000 zugenommen, desgleichen verzeichnen die Logiernächte der Ausländer eine Zunahme. Die ausländischen Fremdenmeldungen betrugen im Jahre 1926 39% aller Fremdenmeldungen, die der Übernachtungen von Ausländern fast dieselbe Zahl, genau 39,6%.

Während der Fremdenverkehr aus dem Deutschen Reiche, den europäischen West- und Nordstaaten und Amerika stetig anwuchs, ging der Fremdenverkehr aus den Nachfolgestaaten immer stärker zurück. So betrugen die Abnahmen der Übernachtungen im Jahre 1926 gegenüber 1925 aus der Tschechoslovakei 14,8%, aus Ungarn 15,4%. Die Abnahme aus den Nachfolgestaaten betrifft besonders Wien. Die durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage hat sich im Jahre 1926 auf 4,1 Tage verringert. Im Jahre 1927 entfielen von den 3 580 000 Fremdenmeldungen auf Fremde aus dem Auslande 1 460 000 oder 40,7%. Von den Inlandsübernachtungen entfielen mehr als 2/3 (6 337 000) auf Wiener, fast genau soviel wie auf die Ausländer. Von den auf das Ausland entfallenden Fremden waren mehr als die Hälfte Reichsdeutsche.

Von 1926 auf 1927 ist der Fremdenverkehr beträchtlich gestiegen, und zwar bei den Meldungen um 11,3%, bei den Übernachtungen sogar um 18,7%; dabei nahm der Fremdenverkehr aus dem Auslande stärker zu als aus dem Inlande. Die Zunahme ist in Tirol, Vorarlberg und Kärnten am stärksten gestiegen, am wenigsten in Steiermark und Wien.

Der Fremdenverkehr aus dem Ausland nahm von 1927 auf 1928 noch stärker zu. Die Vermehrung der Übernachtungen der Auslandsfremden betrug 31,6% (gegen 18% 1926/27). Weitaus am stärksten war die Zunahme der Fremden aus dem Deutschen Reiche, Übernachtungen 44,7% (gegen 27,9%). Die durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage stieg auf 4,8.

Die Zahl der Gemeinden mit wenigstens 500 gemeldeten Fremden oder 3000 Übernachtungen ist 1929 auf 829 angestiegen. An den Fremdenmeldungen und Übernachtungen des Auslandes sind die Reichsdeutschen mit mehr als der Hälfte beteiligt, stellen also das Hauptkontingent der Ausländer dar. Im Gegensatz dazu beträgt der Anteil der westeuropäischen Länder 2,1%.

Sowohl hinsichtlich der Fremdenmeldungen als auch der Logiernächte ergibt sich also bis 1929 ein stetiger Anstieg. Dies kommt besonders in den Ausländer-Fremdenmeldungen bzw. Übernachtungen zum Ausdruck. Das durch eine schwere Wirtschaftskrise gekennzeichnete Jahr 1930 ist für die Fremdenverkehrsländer ungünstig ausgefallen. Aber Österreich gehört zu den wenigen Staaten, die noch ein verhältnismäßig günstiges Ergebnis erzielten. Von 19 584 000 Gesamtübernachtungen entfielen auf Ausländer 8 415 200, also 43%.

1931 wurde sogar die Rekordziffer von 20 584 000 Nächtigungen erreicht, wovon 9 362 500 auf Ausländer entfielen. „Österreich stand bereits im Jahre 1931 im internationalen Fremdenverkehr an dritter Stelle hinter Frankreich und Deutschland. Frankreich hatte in diesem Jahre 2 050 000 ausländische Besucher, Deutschland 1 850 000 und Österreich 1 433 600[5]."

Im Jahre 1932 trat ein Umschwung ein, erklärlich aus einer Reihe ungewöhnlich schwerer Krisenfaktoren.

Zunächst behinderten die in der Mehrzahl der europäischen und außereuropäischen Länder in Kraft getretenen Devisenvorschriften den Verkehr nach Österreich. Nicht nur die Zahl der Reisenden wurde dadurch reduziert.

[5] Vgl. Wirtschaftliche Nachrichten, Wien 1932, Heft 11, S. 220.

sondern auch der Ertrag aus dem Fremdenverkehrsgeschäft. Ferner wirkten als Störungsfaktor die verschiedenen Aktionen, wie „Bleibe zu Hause" (stay at home), „Bleibe in der Heimat", die seit dem Beginn der besonderen Krise auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs im Ausland sich stark bemerkbar machten. Dadurch wurde ein immer größerer Teil der reiselustigen Bevölkerung am Auslandsreisen stark behindert.

Neben dieser moralischen Diskriminierung trat noch die politische hinzu, die es in vielen Fällen unmöglich machte, nach freiem Ermessen auszureisen. „Jede Verschärfung der politischen Situation zwischen zwei Staaten, ja sogar schon jede Trübung wird auf dem Weg entsprechend gestalteter Publizistik dazu benützt, die Ausreise nach einem bestimmten anderen Staate als politisch unerwünscht zu bezeichnen... Ihre Steigerung zum Extrem fanden und finden die Ausreisebehinderungsmaßnahmen, sodann die in den letzten Jahren verschiedentlich verfügten, vollkommenen Ausreisesperren wie sie — wenigstens für den gewöhnlichen Massenreiseverkehr — in charakteristischer Weise in der 1000-Mark-Ausreisegebühr des Deutschen Reiches seit 1. Juni 1933 in Erscheinung traten"[6].

Im Jahre 1932 haben die Meldungen und Übernachtungen der Fremden aus dem Ausland um je 29,7% abgenommen, während die Abnahme der inländischen Fremden nur 6,7% ausmachte. Die Zahl der Fremden aus dem Deutschen Reiche hat infolge der 1000-Mark-Sperre um 71,4% abgenommen; hingegen konnte Österreich Fremden-Zunahmen besonders aus den westeuropäischen Ländern verzeichnen.

Der Rückgang des Fremdenverkehrs wurde ferner durch die Wirtschaftskrise beeinflußt, deren Wirkungen weder der Ausländer-, noch der Inländerverkehr entgehen konnte. Als Beispiel mögen folgende Ziffern dienen:

Im Jahre 1932 betrug in Österreich die Gesamtzahl der Fremdenmeldungen rund 3,6 Millionen; diese Ziffer fiel 1933 auf 2,8 Millionen und 1934 auf 2,75 Millionen. Die entsprechenden Ziffern der Ausländermeldungen waren 1,3 Millionen, 800 000 und 600 000. Die Übernachtungsziffern der Ausländer geben ein noch deutlicheres Bild der Krise. 1932 8,8 Millionen, 1933 6,2 Millionen, 1934 4,4 Millionen. Aus diesen Zahlen geht deutlich hervor, daß der Ausländerverkehr einen katastrophalen Rückgang erlitt.

Dank der österreichischen Verkehrswerbung ist es gelungen, ein Jahr später nicht nur ein weiteres Abgleiten zu verhindern, sondern im Gegenteil die gesamte Fremdenverkehrskurve zu steilem Anstieg zu bringen.

Im Jahre 1935 wurden insgesamt 3 225 207 Fremde gegenüber 2 772 338 im Jahre 1934 gemeldet. Die gesamten Ankünfte der ausländischen Gäste in Österreich betrugen 1935 823 571 gegenüber 618 077 im Jahre 1934, was eine 32%ige Steigerung bedeutet. Damit ist rein ziffernmäßig der Stand des Jahres 1932 noch nicht erreicht worden. Dafür aber ist es gelungen, die Zahl der Gäste aus wohlhabenden, westeuropäischen Ländern erheblich zu steigern. Im gesamten österreichischen Fremdenverkehrsgebiet betrug die Zunahme der Übernachtungen im Winterhalbjahr 1934/35 gegenüber dem vorigen Winterhalbjahr der aus Frankreich kommenden Gäste 50%, der der Schweiz 60,2% und der aus Belgien kommenden Gäste 110,8%. Die Logiernächte der Ausländer stiegen von 4 384 300 im Jahre 1934 auf 5 371 600 im Jahre 1935 und 6 265 100 im Jahre 1936.

[6] Vgl. Gebert: Wirtschaftliche Nachrichten vom 4. Sept. 1936.

Der starke Erfolg der Fremdenverkehrswerbung im Jahre 1935, der sich in einem Ansteigen der Gesamtzahl der Übernachtungen um 17,2% ausdrückt, gewinnt seine Bedeutung bei folgender Überlegung: Die Zahl der Übernachtungen von Reichsdeutschen betrug im Jahre 1932 19,8% der Gesamtübernachtungen, im Jahre 1935 nur mehr 3,7%. Es ist somit seit dem letzten Fremdenverkehrsjahr vor Einführung der 1000-Mark-Sperre ein Verlust von 16,1% bei den Gesamtübernachtungen zu verzeichnen, der auf den Ausfall der deutschen Gäste zurückzuführen ist. Österreich hat diesen Verlust in dem einen Jahr 1934 auf 1935 überholt, da die Gesamtzahl der Übernachtungen um 17,2% gestiegen ist. Es ist dies ein großer, wirtschaftlicher Erfolg, der natürlich nur dank der intensiven Werbung vor allem im Auslande möglich war, der aber nur den Ausfall an reichsdeutschen Gästen einbrachte, nicht aber eine absolute Steigerung des Verkehrs.

In Betracht zu ziehen ist auch, daß der Fremdenverkehr auch in anderen Ländern infolge der Wirtschaftskrise rückgängig war. Bezeichnend ist hier ein Vergleich mit der Schweiz, die im Jahre 1929, also knapp vor dem Beginn der Wirtschaftskrise, 23 Millionen Übernachtungen verzeichnete, im Jahre 1935 dagegen nur 14 Millionen. In Österreich wurden im Jahre 1929 19,9 Millionen Übernachtungen gezählt, im Jahre 1935 18,6 Millionen. Daraus ergibt sich, daß Österreich die Schweiz, deren Fremdenverkehr im Jahre 1929 noch der größere war, in diesem Jahre weit überholt hat[7].

Man kann sagen, daß der österreichische Fremdenverkehr auch in den Jahren der Krise sich als ziemlich krisenfest erwiesen hat. Berücksichtigt man die politischen Unruhen und den sehr wesentlichen Rückgang des Fremdenverkehrs in anderen Reiseländern Europas, so bedeuten die letzten Ergebnisse der Fremdenverkehrsstatistik eine Überraschung.

Die Fremdenverkehrssaison 1936 hat einen günstigen Verlauf genommen. Die Aufwärtsbewegung hat weitere Fortschritte gemacht. Schon in den ersten 7 Monaten allein hat der Ausländerverkehr gegenüber dem Jahre 1935 um 25% zugenommen. Die Ausländerübernachtungen betragen für das ganze Jahr 6 265 100. Der Inländerverkehr hat sich auf der Höhe des Vorjahres gehalten und macht 13 363 800 Übernachtungen aus.

Man darf annehmen, daß für Österreich der Tiefpunkt der Fremdenverkehrskrise damit überwunden ist, da die Ziffern für den Reiseverkehr in den Jahren 1935 und 1936 ein stetiges Ansteigen verzeichnen.

Es war ein glücklicher Gedanke der österreichischen Verkehrswerbung, daß sie die Propaganda hauptsächlich in jenen Ländern aufgebaut hat, in denen der Reiseverkehr noch nicht mit der Devisenbewirtschaftung belastet war. Aus den bisher bekannt gewordenen Ziffern geht hervor, daß die österreichischen Steuereingänge des Jahres 1936 gegenüber dem Voranschlag eine wesentliche Erhöhung aufweisen, und es wird angenommen, daß diese Entwicklung der Einnahmen zum guten Teil auf die Steigerung des Fremdenverkehrs zurückzuführen ist.

So erfreulich diese Wendung ist, darf man doch nicht verkennen, daß die am Fremdenverkehr interessierten Kreise noch Grund zu mancherlei Wünschen haben. Besonders ist es notwendig, in der Vor- und Nachsaison eine stärkere Belebung des Reiseverkehrs herbeizuführen. Sodann muß noch dafür vorgesorgt werden, daß in abgelegenen Orten und von der großen

[7] Vgl. Neues Wiener Tagblatt vom 21. März 1936.

Heerstraße des internationalen Verkehrs unberührten Tälern die Kapazität der Gaststätten noch besser ausgenützt wird.

„Österreich wird auf die Dauer nur dann die erwünschte Erwerbs-, Verdienst-, Arbeits- und Beschäftigungsmöglichkeit finden können, wenn es erstens gut und billig produziert, das heißt also quantitativ und qualitativ günstig, gut und billig arbeitet, und wenn zweitens diejenigen Voraussetzungen geschaffen bzw. erhalten bleiben, die auf diesem Gebiete

Österreich — **Fremdenmeldungen und Nächtigungszahlen nach**

(bis 1933 nur Fremdenorte mit wenigstens 500 Fremdenmeldungen

Herkunftsländer	1925	1926	1927	1928	1929
Fremdenorte	606	650	706	770	829
					Fremden-
Gesamtzahl	3 248 653	3 215 271	3 585 144	4 148 535	4 202 638
Inländer	2 044 457	1 962 106	2 121 425	2 299 072	2 571 077
Ausländer	1 204 196	1 253 165	1 463 719	1 849 463	1 831 561
Deutschland	556 514	620 203	810 333	1 125 140	1 023 507
Tschechoslovakei	210 769	177 569	191 694	217 510	228 520
Ungarn	181 175	162 632	166 033	158 491	226 237
Jugoslavien	74 502[1]	73 513[1]	89 687[1]	58 829	51 539
Rumänien				35 603	34 402
Polen[2], Baltische Staaten	45 256	32 155	36 874	42 916	43 015
Italien	39 308	38 850	39 925	41 735	35 003
Frankreich, Monaco	24 477	53 933	35 781	14 074	14 190
Großbritannien				27 217	33 320
Schweiz	—	—	—	23 991	31 045
Niederlande, Belgien, Luxemburg	—	—	—	12 652	15 027
Nordamerika[3]	22 343	27 312	37 316	47 793	50 322
					Nächtigungs-
Gesamtzahl	13 815 938	13 348 259	15 847 400	19 841 200	19 925 000
Inländer	8 631 789	8 061 419	9 403 300	11 293 000	11 370 400
Ausländer	5 184 149	5 286 840	6 444 100	8 548 200	8 554 600
Deutschland	2 024 903	2 403 685	3 329 700	4 860 100	4 777 000
Tschechoslovakei	826 799	704 450	752 700	885 500	873 400
Ungarn	901 531	762 709	766 000	893 300	1 121 500
Jugoslavien	410 226[1]	411 648[1]	476 600[1]	293 100	261 300
Rumänien				220 700	216 000
Polen[2], Balt. Staaten	290 374	199 819	217 700	238 700	234 900
Italien	165 708	136 198	151 800	171 700	161 000
Frankreich, Monaco	144 092	198 870	182 400	62 000	68 000
Großbritannien				156 100	187 400
Schweiz	—	—	—	111 600	126 600
Niederlande[4], Belgien, Luxemburg	—	—	—	66 900	62 500
Nordamerika[3]	209 505	225 808	244 100	289 100	303 800
Durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage	4,3	4,2	4,4	4,8	4,7

[1]) 1924—1927 auch übriger Balkan inbegriffen, [2]) 1925—1927 auch Rußland inbegriffen, ab 1931 ohne Bal-

wirtschaftlicher Tätigkeit die Heranziehung des Auslandsmarktes, nämlich die „Auslandsfremden" sichern.

So wie die Industrie Österreichs zu 70% mit ihren Erzeugnissen auf die Auslandsmärkte angewiesen ist, so muß auch in gleichem Maße der österreichische Fremdenverkehr mit dem Zuzug von ausländischen Fremden und Reisenden rechnen[8].

[8] Vgl. Gebert: Wirtschaftspolitik und Fremdenverkehr, S. 13.

den wichtigsten Herkunftsländern 1925—1936.

oder 3000 Übernachtungen, nachher alle berichtenden Gemeinden.)

1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
845	868	891	811	1993	2085	
Meldungen.						
4 221 135	3 759 441	3 599 398	2 803 542	2 772 338	3 255 207	3 452 084
2 412 267	2 325 846	2 272 413	2 007 276	2 154 261	2 431 636	2 432 262
1 808 868	1 433 595	1 326 985	796 266	618 077	823 571	1 019 822
960 869	715 905	748 686	214 315	70 718	91 577	150 997
234 414	210 380	199 717	197 854	156 082	212 126	235 446
206 604	160 542	104 134	90 861	86 478	96 625	107 102
56 660	47 810	37 018	25 733	21 573	26 072	30 286
32 682	26 208	20 307	18 775	16 259	16 513	18 771
47 825	33 995	23 609	23 477	24 228	30 211	31 033
37 998	38 163	35 357	37 310	40 172	50 898	59 082
15 827	16 305	16 920	27 653	32 942	50 511	58 138
49 794	41 281	24 285	38 266	46 762	72 365	90 948
33 994	32 640	34 468	39 140	38 216	52 421	63 982
18 582	15 976	14 548	22 135	26 025	35 836	54 697
65 828	43 367	33 999	25 091	18 877	23 403	35 855
zahl						
19 584 000	20 584 000	19 880 100	16 517 700	15 900 500	18 633 200	19 628 900
11 168 900	11 221 500	11 073 100	10 330 600	11 516 200	13 261 600	13 363 800
8 415 200	9 362 500	8 807 000	6 187 100	4 384 300	5 371 600	6 265 100
4 319 600	3 643 300	3 938 100	1 538 200	530 100	679 600	918 000
1 080 700	1 578 400	1 675 900	1 531 200	1 217 200	1 370 900	1 594 200
963 100	1 200 000	712 600	783 100	588 200	681 700	757 000
259 000	228 200	263 700	222 200	141 600	207 100	240 400
188 500	379 600	253 700	236 100	135 200	140 800	135 300
295 300	514 200	432 400	343 500	220 800	285 800	297 400
162 500	258 600	296 300	232 700	238 500	258 500	274 100
66 200	92 100	103 000	138 800	162 500	260 400	285 700
230 500	249 400	178 900	227 900	274 200	391 200	455 600
127 000	162 800	176 200	171 900	173 800	250 000	266 100
76 500	95 700	91 800	132 900	162 500	228 000	291 200
350 800	287 300	301 600	276 800	162 300	171 700	227 600
4,6	5,5	5,5	5,9	5,7	5,7	5,7

tische Staaten (nur noch Polen). [3]) 1925—1927 auch Südamerika inbegriffen. [4]) ab 1931 Niederlande allein

Der Anteil der Ausländerübernachtungen, gemessen an der Gesamtzahl der Fremdennächtigungen, soll in nachstehender Tabelle veranschaulicht werden:

Jahr	Prozent	
1925	37,5	
1926	40,0	
1927	40,9	
1928	43,1	
1929	42,9	
1930	43,0	
1931	45,4	Höhepunkt
1932	44,3	
1933	37,4	
1934	27,9	
1935	28,8	
1936	35,0	

B. Der Inländerverkehr.

Im Laufe unserer bisherigen Darstellung haben wir hie und da den Inländerverkehr dem Ausländerverkehr gegenübergestellt. Nun wollen wir noch in aller Kürze die wesentlichsten Merkmale des Inlandverkehrs schildern. Beim Inländerverkehr müssen wir vor allem beachten, daß durch die zeitweise Ortsveränderung innerhalb des Heimatlandes es bezüglich der Wohnkosten zu Doppelausgaben kommt, denn gleichgültig, ob es sich nur um vorübergehende Aufenthalte in Hotels oder Gasthöfen oder um kurzfristige Mietung zum Beispiel von Sommerwohnungen handelt, entstehen diese Auslagen, unabhängig von den normalen Mieten am Aufenthaltsorte. Aber auch Verkehrsmittel werden durch das Inlandsreisen mehr beansprucht, und es werden im Zusammenhang mit der Reise mehr Spesen gemacht als sonst, alles Ausgaben, die volkswirtschaftlich z u n ä c h s t negativ zu werten sind. Der Wert des Inlandsverkehrs liegt jedoch darin, daß diese Ausgaben der inländischen Wirtschaft zugute kommen und solche Teile und Orte befruchten, welche ohne den Reiseverkehr weniger ausgenützt würden oder gar brach lägen. Verkehrsunternehmungen, Vermieter und Lebensmittellieferanten sind in erster Linie Nutznießer dieser aus der örtlichen Veränderung erwachsenden Ausgaben. Auch unterbleibt die Ausfuhr inländischer Zahlungsmittel. Da der Inländerverkehr in fast allen Ländern dem Ausländerverkehr zahlenmäßig überlegen ist (in Österreich sind die Inlandsübernachtungen doppelt so groß als die Ausländerübernachtungen), so kommt ihm im Rahmen des gesamten Fremdenverkehrs erhöhte Bedeutung zu. Die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft rechnet damit, daß ein Großteil der Inländer einige Wochen des Jahres auf dem Lande bzw. nicht an seinem normalen Wohnsitz verbringt. Es ist daher klar, daß auch eine Störung dieses Kreislaufes schwerwiegende Folgen besonders für die Sommerfrischenorte mit sich bringt.

Für den Inlandsfremdenverkehr stellt Wien das große Aktivum dar, was ja auch leicht erklärlich ist, wenn man bedenkt, daß 1/3 der Bevölkerung Österreichs, nahezu 2 Millionen Menschen, in Wien wohnt. Der Großstädter reist, um sich zu erholen, auf das Land, er sucht seine Erholung entweder im

Gebirge oder er erfrischt sich in den Seebädern. Überall in Österreich wird man Fremde aus Wien antreffen können, am stärksten in den zwei nächstliegenden Bundesländern Niederösterreich und Steiermark. Für diese beiden Länder hat auch der Wochenendverkehr aus Wien eine besondere Bedeutung. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn das Land Niederösterreich im Jahre 1935 374 938 Wiener mit 4 107 100 Übernachtungen meldete. Die Gesamtzahl der Inlandsübernachtungen in Österreich betrug im gleichen Jahre 13 261 600, davon machten die Übernachtungen der Wiener in den Bundesländern zusammen 9 072 400 aus. Der Inlandverkehr brachte einen Umsatz von etwa 100 Millionen Schilling.

Dank der stetigen Propaganda und der zahlreichen Begünstigungen für Reisen im Inland ist es gelungen, den Inlandsverkehr immer mehr zu steigern. Im Jahre 1926 betrug die Zahl der Inlandsübernachtungen 8 061 419, stieg bis 1930 allmählich auf 11 168 900 an und erreichte 1935 die Höhe von 13 261 200. Wie schon erwähnt, stellen im Inlandsverkehr die Wiener das Hauptkontingent. Sie kommen den Meldungen aus dem übrigen Österreich nahezu gleich, hingegen sind ihre Übernachtungen doppelt so zahlreich als die der Fremden aus den übrigen Bundesländern.

Wir haben bis jetzt von den Reisen der Wiener in die übrigen Bundesländer gesprochen. Wie sieht nun der Reiseverkehr des übrigen Österreich, also aller Bundesländer zusammen, nach Wien aus? Die Fremdenmeldungen aus den Bundesländern in Wien erreichten in den Jahren 1928—1930 mit rund 210 000 ihren Höchststand und sind im Jahre 1936 auf rund 120 000 gesunken. Die Übernachtungen, die 1928 und 1929 noch über 600 000 betrugen, sind im Jahre 1936 auf 213 000 zurückgegangen. Wir sehen also, daß dem Anteil der Bundesländer in Wien im Rahmen des Inlandsverkehrs eine ganz untergeordnete Bedeutung zukommt.

Je weiter wir nach Westen kommen, desto geringer wird der Anteil der Wiener, was seine Begründung in der Entfernung (Wien—Innsbruck 10 Schnellzugsstunden) und der damit verbundenen Verteuerung des Aufenthaltes hat. Während wir im Jahre 1935 in Steiermark 1 365 600 und in Oberösterreich noch 1 176 600 Übernachtungen zählen können, so müssen wir in Tirol 622 700 und in Vorarlberg gar nur 76 100 Wiener Übernachtungen feststellen. Die Fremdenübernachtungen aus dem Ausland betrugen in den zwei letztgenannten Bundesländern 766 000 bzw. 460 000. Wir sehen also, daß in Tirol und Vorarlberg der Fremdenverkehr aus dem Ausland eine viel größere Bedeutung hat als aus dem Inland.

Mit den vorstehenden Ausführungen haben wir versucht, eine allgemeine Darstellung des Ausländer- und Inländerverkehrs zu geben. Wir wollen nunmehr die Entwicklung des Fremdenverkehrs in den einzelnen Bundesländern verfolgen und werden sehen, wie im Laufe der Jahre die Anteile der verschiedenen Nationen starken Schwankungen unterworfen sind und wie einzelne Bundesländer infolge ihrer geographischen Lage von bestimmten Nationen besonders stark frequentiert wurden und daher in eine zu starke Abhängigkeit gerieten. In der weiteren Entwicklung sehen wir auch schon die teilweise Umorientierung und Verteilung der Werbung auf möglichst viele Nationen.

Bei der folgenden Besprechung möchten wir die Bundesländer in drei Gruppen teilen und zwar

a) in die westlichen Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg, in denen der Ausländerverkehr überwiegt, dann

b) Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark und Kärnten, Gebiete, die vorwiegend von Inländern besucht werden, und schließlich

c) die Bundeshauptstadt Wien, die für sich eine Sonderstellung einnimmt.

Das östlichst gelegene Bundesland Österreichs, das Burgenland, wollen wir hier nicht näher berücksichtigen, da es als überwiegendes Agrarland für den Fremdenverkehr kaum in Betracht kommt.

In Salzburg waren bis zum Jahre 1932 die Ausländerübernachtungen vorherrschend, sie betrugen 950 000—1 100 000, während die Inländerübernachtungen zwischen 750 000—950 000 schwankten. Sie verloren erst an Bedeutung mit dem Einsetzen der 1000-Marksperre, die sich besonders für das Land Salzburg, dem unmittelbaren Nachbarlande Deutschlands, stark fühlbar machte. Es gingen die Übernachtungen der Deutschen von 688 500 im Jahre 1932 auf 128 500 im Jahre 1933 und gar 18 800! im Jahre 1934 und auf 65 900 im Jahre 1936 zurück, dabei sei bemerkt, daß das Jahr 1932 keineswegs ein gutes Jahr darstellte, denn in den Jahren 1928 und 1929 erreichten die deutschen Übernachtungen eine Höhe von 876 000 bzw. 840 000 und vereinigten 75% der Ausländerübernachtungen auf sich, ja, sie waren sogar stärker als die Zahl der gesamten Fremden aus dem Inlande. Erst das Jahr 1933 brachte größere Veränderungen. Die Wiener rückten mit 541 500 Übernachtungen an 1. Stelle. Unter den Ausländern sind zwar die Deutschen noch immer an erster Stelle, jedoch hart gefolgt von den Tschechen, die 122 400 Logiernächte aufweisen und im Jahre 1936 mit 178 100 an der Spitze der Ausländerübernachtungen zu stehen kommen.

Im Lande Salzburg macht sich die Bedeutung der Fremden aus den westeuropäischen Ländern schon fühlbar. Interessant ist die Gegenüberstellung der englischen und deutschen Logiernächte. Während im Jahre 1928 die englischen Logiernächte mit 16 200 nur ca. 2% der deutschen Logiernächte ausmachten, kommen im Jahre 1936 die englischen Logiernächte mit 63 200 den deutschen Logiernächten mit 65 900 nahezu gleich. Der Anteil der Schweizer zum Beispiel hat sich von 10 800 im Jahre 1928 auf 29 400 im Jahre 1936 erhöht. Auch die Amerikaner nehmen mit nahezu 30 000 Logiernächten eine gute Stellung im salzburgischen Fremdenverkehr ein. Die Ursache hiefür sind wohl die Salzburger Festspiele.

Seit dem Jahre 1932 hat sich der Ausländerverkehr weiter stark verringert und hat sich erst im Jahre 1936 etwas erholt, kommt jedoch mit seinen 633 300 Übernachtungen noch nicht an die des Jahres 1932 heran. Die Inlandsübernachtungen sind hingegen weiter stark gestiegen und erreichten im Jahre 1936 1 171 200. Sieht man sich die gesamten Logiernächte im Lande Salzburg an, so sind sie um rund 100 000 weniger als in den guten Durchschnittsjahren, wobei der Ausländeranteil um nahezu 50% zurückgegangen ist.

Trotz dieser Frequenzabnahme verzeichnen wir bei den Fremdenverkehrsbetrieben und deren Betten eine stetige Steigerung. So ist zum Beispiel die Anzahl der Betriebe, worunter Hotels, Gasthöfe und Schutzhütten verstanden sind, von 2 697 im Jahre 1928 auf 4 355 im Jahre 1935, die der Fremdenbetten von 29 066 auf 39 855 gestiegen. Die durchschnittliche Betriebsgröße, die im Jahre 1928 10,7 Betten, im Jahre 1931 11,5 betrug, ist im Jahre 1936 auf 9,2 gefallen. — Eine gute Vorsorge für die Fremden, ein schlechter wirtschaftlicher Erfolg für die Salzburger. —

Tirol ist eines der Bundesländer, in welchem am deutlichsten die Strukturänderungen des Fremdenverkehrs erkennbar sind. Vor allem erfolgte

ein äußerst starker Rückgang der Ausländerlogiernächte. Diese gingen von 1 865 900 im Jahre 1928 bzw. 2 237 500 im Jahre 1930 auf 904 900 Logiernächte im Jahre 1936 zurück, was einen Rückgang von 50—60% bedeutet.

Die Logiernächte der Inländer sind gegenüber dem Jahre 1928, das 729 400 Übernachtungen aufwies, wohl gestiegen, erreichten jedoch im Jahre 1936 nur 1 234 200 Übernachtungen, was einer ungefähr 40%igen Steigerung entspricht. Die Inlandslogiernächte sind demnach nicht in dem Ausmaß gestiegen, wie die Ausländerlogiernächte zurückgegangen sind. Dadurch ergibt sich in der Gesamtlogiernächtezahl ein Verlust von rund 500 000 Logiernächten, wenn man die Jahre 1928 und 1936 vergleicht. Bei der Gegenüberstellung der Jahre 1930 und 1936 beträgt der Ausfall der Logiernächte sogar 917 000. Worauf ist nun dieser besonders starke Rückgang der ausländischen Logiernächte zurückzuführen? Diese Frage läßt sich sofort beantworten, wenn man die deutschen Nächtigungsziffern in Tirol für die Jahre 1928—1936 in Betracht zieht. Wir sehen, daß in den Jahren 1928—1932 die deutschen Logiernächte mit 1,3—1,9 Millionen weitaus an erster Stelle stehen. Sie betragen mehr als das Doppelte der Inlandsübernachtungen und machen mehr als 80% der Ausländerübernachtungen aus. Wir sehen also die einseitige Orientierung des Tiroler Fremdenverkehrs und damit auch seine starke Abhängigkeit vom deutschen Reiseverkehr. Es ist daher ganz klar, daß Hemmungen im deutschen Reiseverkehr, wie sie in Form der 1000-Mark-Ausreisegebühr nach Österreich im Jahre 1933 zum Ausdruck kamen, zu einem jähen Sturz der Ausländerfrequenzen führen mußten.

Die Logiernächte der Deutschen gingen im Jahre 1933 auf 507 000 und im Jahre 1934 auf 36 800 zurück, womit auch der Tiefpunkt erreicht wurde. Im Jahre 1936 betrugen die Logiernächte der Deutschen 90 700. Es ist also seit dem Jahre 1932, dem letzten Normaljahre, das 1 605 100 deutsche Logiernächte aufwies, ein Ausfall von rund 1,5 Millionen Logiernächten eingetreten.

In der Krisenzeit erfolgte aber auch gleichzeitig eine Umstellung und Neuorientierung. Vor allem ist der Anteil der Wiener in Tirol stark angewachsen. Gegenüber dem Jahre 1928 mit 370 400 Wiener Übernachtungen beträgt das Jahr 1936 734 100 Übernachtungen, also fast das Doppelte. Die Übernachtungen der Wiener stehen damit an erster Stelle. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Wiener in Tirol beträgt 6,6 Tage gegenüber einem Durchschnitt von 4 Tagen im Jahre 1928. Die Übernachtungen aus dem übrigen Österreich sind im großen und ganzen mit rund 360 000 stabil geblieben. Lediglich in den letzten 2 Jahren ist ein Ansteigen bis auf 500 000 Logiernächte zu verzeichnen.

Den größten Anteil unter den Ausländern nehmen in den letzten Jahren die Engländer, Holländer und Belgier ein. Die ersteren erreichten im Jahre 1936 160 000 Logiernächte gegenüber 11 400 im Jahre 1928. Aber auch die Logiernächte der Franzosen und Schweizer haben große Zunahmen zu verzeichnen, von 11 700 bzw. 13 100 im Jahre 1928 auf 96 100 bzw. 54 400 im Jahre 1936. Die Übernachtungsziffern der Ungarn und Polen sind ziemlich stabil geblieben und weisen nur kleine Steigerungen auf, die jugoslavischen Logiernächte sind zurückgegangen, doch ist ihr Anteil für Tirol im Vergleich zu den Gesamtlogiernächten unbedeutend. Die Logiernächte aus Italien, dem unmittelbar südlich gelegenen Nachbarlande sind von 33 000 im Jahre 1928 auf 51 400 im Jahre 1936 gestiegen. Interessanterweise haben die Logiernächte der Tschechen gegenüber anderen Nachbarstaaten Österreichs stark zugenom-

men. Sie sind im Land Tirol, ähnlich wie in Salzburg, von 54 100 auf 111 000 gestiegen. Die Übernachtungen der Amerikaner sind von 34 300 im Jahre 1928 auf 23 900 im Jahre 1936 zurückgegangen.

Die durchschnittliche Betriebsgröße beträgt rund 10 Fremdenbetten, auch hier ist trotz allgemeinem starken Frequenzrückgang die Anzahl der Betriebe von 3 386 im Jahre 1926 auf 6 670 im Jahre 1935 gestiegen. Dementsprechend haben sich auch die Fremdenbetten vermehrt und zwar von 29 442 auf 65 329.

Eine ähnliche Entwicklung wie Tirol hat das Land Vorarlberg durchgemacht. Nur sind die Ziffern seiner Größe entsprechend alle kleiner. Die Ausländerübernachtungen überwiegen bei weitem die des Inlandes und sind bis auf das Jahr 1934 ziemlich stabil geblieben. Sie betrugen im Jahre 1928 525 800, im Jahre 1932 529 400, erreichten im Jahre 1934 mit 341 100 den Tiefpunkt, um im Jahre 1936 auf 563 500 anzusteigen.

Die deutschen Logiernächte blieben in Vorarlberg bis zum Jahre 1933 führend. Die Nächtigungsziffern der Deutschen betrugen bis zum Jahre 1932 450 000—480 000 und fielen 1933 auf 291 000 und im Krisenjahr 1934 auf 219 000 zurück. Die Jahre 1935 und 1936 brachten wieder eine Besserung auf 291 700 bzw. 381 800 Logiernächte, was auf die Lockerung des kleinen Grenzverkehrs zurückzuführen ist. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß das kleine Walsertal, das politisch wohl zu Vorarlberg gehört, jedoch nur von Deutschland aus zugänglich und auch deutsches Zollgebiet ist, nach wie vor von Deutschen besucht wird.

Nach den Deutschen stehen die Schweizer in Vorarlberg an erster Stelle unter den Ausländern. Die Zahl der Logiernächte ist von 16 100 im Jahre 1928 auf 49 900 im Jahre 1936 gestiegen und hat sich damit mehr als verdreifacht. Die Logiernächte der Italiener, Ungarn, Jugoslaven und Polen sind in Vorarlberg verhältnismäßig gering und haben sich auch nur wenig verändert; nur die Tschechoslowakei hat auch hier eine Vermehrung von 6 700 Logiernächten im Jahre 1928 auf 13 800 im Jahre 1936 zu verzeichnen. Bemerkenswerte Zunahmen müssen wir jedoch aus den westeuropäischen Ländern Holland, Belgien, England und Frankreich feststellen. Während im Jahre 1928 die Logiernächte der genannten Länder nur 1 200, 3 500 und 900 betrugen, sind sie im Jahre 1936 auf 28 100, 20 900 und 40 900 angewachsen. Sie repräsentieren damit rund $^1/_6$ des gesamten Ausländerverkehrs.

Die Übernachtungen aus dem Inland sind etwas zurückgegangen, sie betrugen im Jahre 1928 288 600 gegenüber 270 300 im Jahre 1936. Wegen der großen Entfernung sind die Übernachtungen der Wiener bedeutend geringer als die des übrigen Österreichs. Sie betrugen in den Jahren 1928—1933 im Durchschnitt 65 000 und erreichten 1936 88 100. Die Übernachtungen aus dem übrigen Österreich, die für Vorarlberg die größere Bedeutung haben, sind von 223 600 im Jahre 1928 auf 182 200 im Jahre 1936 zurückgegangen.

Wir kommen nun zur Besprechung der zweiten Gruppe der Bundesländer mit vorwiegendem Inländerverkehr und beginnen mit dem Bundesland Niederösterreich. In diesem Bundesland stehen die Wiener mit rund 4 Millionen Übernachtungen an erster Stelle, während das übrige Inland mit nur 600 000—800 000 Übernachtungen teilnimmt. Die Gesamtnächtigungen der Ausländer betrugen in den Jahren 1935 und 1936 521 600 bzw. 548 000, während sie 1928 und 1929 noch 721 200 bzw. 689 700 betragen haben. Es ist somit ein Rückgang der Ausländerlogiernächte zu verzeichnen, was vor allem auf den starken Ausfall der deutschen und ungarischen Gäste zurückzuführen

ist. So sind die deutschen Nächtigungsziffern von 119 100 im Jahre 1928 auf 39 000 im Jahre 1936 zurückgegangen. Der Tiefpunkt wurde im Jahre 1934 mit 15 500 Logiernächten erreicht. Die Logiernächte der Ungarn, die in den Jahren 1928—1931 214 500, 217 000, 218 900 und 208 000 betrugen, sanken im Jahre 1932 auf 142 400, im Jahre 1934 auf 91 300 zurück, um sich im Jahre 1936 wieder auf 152 200 zu erholen. Die Ungarn haben damit ihren ersten Platz unter den Ausländern in Niederösterreich an die Tschechen abgetreten, die seit 1932 die meisten ausländischen Logiernächte mit 119 100 bzw. 177 300 im Jahre 1936 aufweisen.

Im weiteren Abstand folgt Jugoslavien, dessen Anteil an den Logiernächten von 44 600 auf 12 100 im Jahre 1934 bzw. 23 500 im Jahre 1936 zurückgegangen ist. Die polnischen Logiernächte sind verhältnismäßig stabil geblieben und sind von ihrem Höchststand mit 45 600 Nächten im Jahre 1931 auf 34 800 im Jahre 1936 zurückgegangen. Sie stehen heute an 4. Stelle unter den Ausländern in Niederösterreich. Ziemlich stabil sind auch die an und für sich nicht zahlreichen Logiernächte der Schweizer geblieben, die im Jahre 1928 6000 und im Jahre 1936 8600 Logiernächte aufzuweisen haben. Eine ziemliche Steigerung der Nächtigungszahlen verzeichnen die Franzosen, die von 6 500 im Jahre 1928 auf 14 300 im Jahre 1936 angestiegen sind. Ebenso ist der Anteil der Engländer, Holländer und Belgier gestiegen, was besonders bei letzteren deutlich zum Ausdruck kommt. Während im Jahre 1928 nur 2 500 Übernachtungen gezählt wurden, konnte man 1931 schon 4 500 und im Jahre 1936 sogar 14 800 Übernachtungen feststellen. Die Logiernächte der Amerikaner sind von 17 200 im Jahre 1928 auf 5 700 im Jahre 1936 gesunken. Wenn wir einen Blick auf die Frequenzziffern in Niederösterreich werfen, so sehen wir sofort das starke Vorherrschen des Inlandsverkehrs insbesondere der Wiener, die nahezu 75% aller Logiernächte in Niederösterreich auf sich vereinigen. Der Grund ist wohl die unmittelbare Nähe der Großstadt und ein starker Weekendverkehr. Von den Ausländerübernachtungen sind nur die unmittelbar angrenzenden Länder Tschechoslovakei, Ungarn und Deutschland von Bedeutung, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Fremden aus obigen Ländern beträgt 9,6 Tage, 12 Tage und 7,8 Tage. Die mittlere Betriebsgröße der niederösterreichischen Unterkunftsstätten beträgt nur 5 Betten.

Auch in Oberösterreich übertreffen die Inländerübernachtungen bei weitem die des Auslandes. Während 1928 die Inländerübernachtungen 1 697 800 betrugen und die Ausländerübernachtungen 561 800 ausmachten, hat sich diese Spannung seither noch vergrößert, da die Übernachtungen aus dem Inlande im Jahre 1936 auf 1 924 900 gestiegen, während die Ausländerübernachtungen auf 327 000 zurückgegangen sind. Der Ausländeranteil ist somit von $^1/_3$ auf $^1/_6$ der Inlandsübernachtungen gesunken, ein Umstand, der für die oberösterreichische Fremdenindustrie eine schwere, finanzielle Einbuße bedeutet. Die Wiener stellen auch hier wieder den Hauptteil der Inlandgäste. Die Deutschen, die in den guten Fremdenverkehrsjahren 1928—1930 304 700 bis 375 700 Logiernächte erreichten, sind seit der 1000-Marksperre auf 13 800 im Jahre 1934 und 38 900 im Jahre 1936 zurückgegangen. Hingegen sind die Logiernächte der Tschechen von 92 900 im Jahre 1928 auf 128 800 im Jahre 1936 angestiegen, wodurch sie unter den Ausländern den 1. Platz einnehmen. Die Frequenzen der Jugoslaven und Ungarn sind stark zurückgegangen, was wohl auf die allgemeine Wirtschaftslage und die Devisenschwierigkeiten in diesen Ländern zurückzuführen ist. Hingegen haben sich die Nächtigungs-

zahlen der Schweizer, Holländer, Belgier, Engländer und Franzosen wesentlich gebessert (hier kommt die Umorientierung auf die kapitalkräftigen westeuropäischen Staaten deutlich zum Ausdruck), was die nachstehenden Ziffern kurz zeigen sollen. Im Jahre 1928 wurden in Oberösterreich 7 700 Übernachtungen der Engländer, 3 300 der Franzosen und 3 100 der Holländer und Belgier festgestellt. Diese Nächtigungsziffern sind im Jahre 1936 auf 26 400 bzw. 13 900 und 15 100 angewachsen und haben sich zum Teil vervierfacht. Interessant ist auch die starke Zunahme der Schweizer Logiernächte von 4 700 im Jahre 1928 auf 19 400 im Jahre 1936.

In Steiermark kommen wir zu ähnlichen Ergebnissen wie in den eben besprochenen Bundesländern. Auch hier ist ein starkes Vorherrschen des Inländerverkehrs festzustellen. Die Wiener stellen davon zwei Drittel dar. Die deutschen Übernachtungen sind aus den bekannten Gründen stark zurückgegangen, während die Anteile der übrigen Nationen ziemlich stabil geblieben sind. Nur die Frequenzen aus Jugoslavien und Ungarn verzeichnen größere Verluste, was sich jedoch gerade für Steiermark als Nachbarland besonders fühlbar macht. Die westeuropäischen Staaten weisen dafür kleinere Zunahmen auf, doch fallen ihre Anteile beim steirischen Fremdenverkehr kaum ins Gewicht. Auffallend ist die große Zahl der Betriebe und die starke Vermehrung der Fremdenbetten von 31 273 im Jahre 1928 auf 50 800 im Jahre 1936. Die Anzahl der Betriebe hat sich nahezu verdoppelt und beträgt im Jahre 1936 6517. Die durchschnittliche Betriebsgröße hat sich von 9,8 auf 7,8 Betten verkleinert.

Wir kommen nun zur Besprechung des letzten Bundeslandes in dieser Gruppe, zu Kärnten. Während im Jahre 1928 die Differenz zwischen Inlands- und Auslandsübernachtungen nur 237 600 betrug (die Inländerübernachtungen erreichten 815 500, die der Ausländer 577 900) hat sich diese Differenz bis zum Jahre 1936 auf 795 000 erhöht, was auf das Ansteigen der Inlandsübernachtungen auf 1 137 400 und auf das gleichzeitige starke Zurückgehen der Ausländerübernachtungen auf 342 400 zurückzuführen ist. Bis zum Jahre 1932 betrug der Anteil der Deutschen mehr als 50 % der gesamten Ausländerübernachtungen, bis 1930 waren die deutschen Übernachtungen sogar größer als die aus dem sonstigen Österreich ohne Wien. Seit dem Jahre der 1000-Mark-Sperre ist der deutsche Anteil unter 10% der gesamten Ausländerübernachtungen gesunken. Der Anteil Italiens als unmittelbar angrenzendes Nachbarland ist verhältnismäßig gering und ist mit seinen rund 30 000 Übernachtungen ziemlich stabil geblieben.

Ungarn und Jugoslaven verzeichnen eine rückläufige Tendenz, während der Anteil der Tschechen wie in den anderen Bundesländern von 89 700 Logiernächten im Jahre 1928 auf 150 600 im Jahre 1936 gestiegen ist. Die Schweiz und die westeuropäischen Länder haben sehr starke Zunahmen zu verzeichnen (die Schweizer Logiernächte sind von 2 400 im Jahre 1928 auf 8 700 im Jahre 1936 angewachsen, die der Holländer und Belgier von 700 auf 14 700, die der Engländer von 2 100 auf 15 900).

Wenngleich der prozentuale Anteil dieser Länder im Gesamtergebnis nicht sehr groß ist, so darf das nicht unterschätzt werden, da es sich um eine Neuorientierung handelt, die sich erst im Laufe der Zukunft auswirken wird.

Wenn wir die Statistik über die Nächtigungsfrequenzen in Wien überblicken, so sehen wir, daß seit dem Jahre 1928 eine Reihe von Änderungen

eingetreten ist. Die Inländer aus den übrigen Bundesländern, die in den Jahren 1928 und 1929 noch mit ihren 600 000 Übernachtungen rund 25% der Ausländerübernachtungen (2 551 700) ausmachten, sind in den folgenden Jahren bis auf 213 300 zurückgegangen und betrugen im Jahre 1936 nur mehr 8% der Ausländerübernachtungen (2 614 100). Mit dem starken Rückgang der Übernachtungen aus dem übrigen Österreich ging auch die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von drei Tagen auf einen Tag zurück. Daraus ist zu entnehmen, daß bei den Inländern die Tendenz besteht, sich so kurz wie möglich in der Bundeshauptstadt aufzuhalten.

Die deutschen Übernachtungen, die in Wien im Jahre 1928 mit 1 010 100 wohl den Höhepunkt erreichten (in diesem Jahre fand in Wien das deutsche Sängerbundfest statt), betrugen im Jahre 1936 nur mehr 250 700. Von Bedeutung für den Fremdenverkehr in Wien sind die Nächtigungsziffern der Tschechen, die von 318 300 im Jahre 1928 auf 1 122 200 Übernachtungen im Jahre 1932 anstiegen und im Jahre 1936 750 700 Nächtigungen aufzuweisen hatten.

Daß die tschechischen Nächtigungsziffern so hoch sind, mag seinen Grund darin haben, daß die alten Beziehungen aus den Tagen der Monarchie noch fortdauern; viele in der Tschechoslovakei lebende Personen haben Verwandte und Bekannte in Wien, stehen teilweise auch in regen geschäftlichen Beziehungen mit Wiener Firmen und sind daher von früher her gewohnt, ein paar Mal im Jahr nach Wien zu fahren, um ihre Besuche zu erledigen, die Theater zu besuchen und Einkäufe zu machen. Die Städte Brünn, Preßburg und Znaim liegen so nahe an Wien, so daß Fahrten immer leicht möglich sind, ohne allzulange vom Wohnort fernbleiben zu müssen und große Fahrtspesen zu haben. Interessanterweise ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von drei Tagen im Jahre 1928 auf zehn Tage im Jahre 1936 gestiegen.

Nach den Tschechen nehmen die Ungarn mit 286 900 Logiernächten im Jahre 1936 den zweiten Platz ein. Die meisten ungarischen Logiernächte wurden im Jahre 1931 mit 544 700 verzeichnet, während im Jahre 1928 246 200 Logiernächte gezählt wurden. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug im Jahre 1928 fast 4 Tage, stieg im Jahre 1931 auf 10 Tage und erreichte schließlich im Jahre 1936 7 Tage.

Von Bedeutung für Wien sind auch die Nächtigungsfrequenzen der Polen, die von 154 000 Logiernächten im Jahre 1928 auf 218 100 im Jahre 1936 angewachsen sind. Sie sind damit noch immer höher als die Übernachtungen aus dem übrigen Österreich. Interessant ist auch die Feststellung, daß die Amerikaner mit 144 400 und Jugoslaven mit 142 900 Logiernächten fast die gleichen Frequenzen im Jahre 1936 erreichten. Die verhältnismäßig große Zahl der Amerikaner dürfte auf Studienaufenthalte in Wien, vor allem auf dem Gebiete der Medizin, zurückzuführen sein, während wir es bei den Jugoslaven als Nachbarn wiederum um alte Beziehungen von früher her zu tun haben.

Der Verkehr aus den westeuropäischen Ländern hat seit dem Jahre 1928 auch in Wien stark zugenommen. Bei den Engländern können wir mit 144 400 Logiernächten im Jahre 1936 eine 100%ige Steigerung gegenüber dem Jahre 1928 feststellen. Auch die Franzosen und Holländer haben ihre Frequenzen verdoppelt. Die Logiernächte der Schweizer erreichten im Jahre 1936 mit 90 000 seit dem Jahre 1928 die höchste Übernachtungsziffer und kommen nahe an die Übernachtungsziffern der Rumänen heran. Letztere erreichten im Jahre 1931 noch 313 100, sind aber in den folgenden Jahren infolge der allgemeinen

Wirtschaftskrise stark zurückgegangen. Der Verkehr aus Italien ist gestiegen, während die italienischen Logiernächte im Jahre 1928 noch 54 000, also um 1 000 Nächte weniger als die der Schweizer betrugen, stiegen sie im Jahre 1932 auf 199 500 an, gingen aber bis zum Jahre 1936 auf 110 200 zurück.

Wenn wir uns noch zum Schluß die Gesamtfrequenzen der einzelnen Bundesländer vor Augen halten und im weiteren die Ausländer- und Inländerlogiernächte der einzelnen Bundesländer vergleichen, so sehen wir die ganz eigenartige Struktur im österreichischen Fremdenverkehr.

Unter den Gesamtlogiernächten steht Niederösterreich mit 5 568 600 Logiernächten im Jahre 1936 an erster Stelle, gefolgt von Wien mit 2 827 400 Logiernächten. Oberösterreich, Tirol und Salzburg weisen mit 2 251 900, 2 139 100 und 1 804 500 Logiernächten keine überaus großen Differenzen auf. An letzter Stelle steht Vorarlberg mit 833 800 Logiernächten.

Beim Vergleich der Ausländerlogiernächte steht Wien mit 2 614 100 an erster Stelle; es folgt Tirol mit 904 900, Salzburg und Vorarlberg mit 633 300 und 563 500, dann die übrigen Bundesländer und schließlich an letzter Stelle Steiermark mit 297 300.

An Inländerlogiernächten steht Niederösterreich mit 5 020 600 weitaus an erster Stelle; es folgt Steiermark und Oberösterreich mit je rund 2 Millionen, im weiteren Abstand Tirol mit 1 234 200, Salzburg und Kärnten mit je 1,1 Millionen und zum Schluß Wien mit 213 300.

IV. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die einzelnen Zweige der Volkswirtschaft.

A. Fremdenverkehr und Gastgewerbe.

Da das Hotelgewerbe jene Stelle ist, von welcher aus eigentlich erst die Befruchtung der Volkswirtschaft erfolgt, steht es im Vordergrund aller Fremdenverkehrsgewerbe; nicht so sehr des Ertrages wegen, sondern vor allem wegen der großen Kapitalien, die hier festgelegt sind und fortwährend investiert werden, ferner wegen der großen Zahl der Beschäftigten und schließlich wegen der allgemeinen Umsatzbelebung, da gerade die Einnahmen dieses Gewerbes in besonderem Maße anschließend weiteren Wirtschaftszweigen zugute kommen[1].

Selbst in Gegenden, die reich an Naturschönheiten sind oder Kulturschätze bergen, kann sich ohne geeignete Unterkunfts- und Verpflegungsstätten kein größerer Fremdenverkehr entfalten.

Besonders für den internationalen Fremdenverkehr ist das Vorhandensein von Hotels, die den Luxusbedürfnissen eines verwöhnten Publikums gerecht werden, Voraussetzung. Gerade der Umstand, daß die Hotels die persönlichsten Bedürfnisse der Reisenden zu befriedigen haben und sie oft den ersten und entscheidenden Eindruck beim Besucher zurücklassen und die Kritik über Unterkunft und Verpflegung nicht selten für die weitere Beurteilung des ganzen Landes maßgebend ist, macht die Hotels berufen, als Bahnbrecher der

[1] Vgl. Simkowsky a. a. O., S. 9.

Kultur und des Verkehrs zu wirken[2]. Je mehr der Sinn für Naturschönheiten, der Drang nach Erholung und Ruhe sich regte, umso mehr wurden als Standort der Hotels die hintersten Winkel der Gebirgstäler und schöne Aussichtspunkte gewählt, wenn auch hiemit das Risiko der Hotelführung vergrößert wurde. Auf diese Weise waren viele Unternehmungen nicht immer erst die Folge, sondern im Gegenteil die Ursache des Verkehrs und trugen somit zur wirtschaftlichen Hebung einzelner Gegenden wesentlich bei. Das Erstehen neuer Betriebe brachte aber auch für die reisende Welt selbst Vorteile, da sie neue Erholungsstätten gewann. Der zunehmenden Nachfrage stellte sich somit ein starkes Angebot gegenüber, was Preissteigerungen entgegenwirkte und bisherige Monopolbetriebe aus ihrer Sorglosigkeit herausriß und zu besseren Leistungen anspornte. Der Zwang der Konkurrenz, sowie die steigenden Bedürfnisse des modernen Reiseverkehrs haben in hohem Maße mitgewirkt, die Kurorte und Hotels zu immer weiterer Vervollkommnung ihrer Einrichtungen anzuregen. Gerade die Vergnügungsreisenden sind ja in der Regel sehr anspruchsvoll, dazu haben sie bei der scharfen Konkurrenz auch ein gewisses Recht, und je mehr besonders das Ausland sich bemüht, sie an sich zu ziehen, umso mehr ist das Schritthalten mit den Neuerungen der Zeit und der Kultur gerade im Hotelgewerbe ein Gebot der Stunde.

Ein schwer lösbares Problem ist es dabei, diesem inneren Zwang zu folgen und doch die Gefahr einer falschen Kapitalinvestierung zu vermeiden. Ist es denn sicher, ob der Mehraufwand in einem erhöhten Zuspruch der Fremden bzw. in der Geneigtheit, höhere Preise zu bezahlen, sich auswirken wird? Abgesehen von dem durch die Konkurrenz verschärften Modernisierungszwang hat das Hotelgewerbe mit zahlreichen Risikomomenten zu rechnen, die trotz persönlicher Tüchtigkeit der Unternehmer und Erfüllung aller Vorbedingungen die Rentabilität eines Betriebes in Frage stellen können. Dazu gehört die Abhängigkeit von der Witterung; ein verregneter Sommer oder ein schlechter Winter bringen schwere wirtschaftliche Schädigungen. Auch die Mode und Laune der Besucher, wie die allgemeine Wirtschaftslage und sogar die Wirtschaftspolitik (1000-Marksperre) sind dabei von ausschlaggebender Bedeutung.

Wenn wir vom österreichischen Gastgewerbe sprechen, so denken wir nicht nur an Hotels, sondern auch an Gasthöfe, Schutzhäuser (bewirtschaftete Schutzhütten), Sanatorien, Erholungsheime und Pensionen sowie Privatquartiere, denn alle diese Betriebsarten werden von der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik erfaßt und nebeneinander behandelt. Die österreichische Hotellerie hat gleich nach dem Kriege große Opfer gebracht, um mit den Einrichtungen anderer Fremdenverkehrsstaaten erfolgreich konkurrieren zu können. Auch Gasthöfe und Schutzhütten trachteten die bestehenden Unterkunftsmöglichkeiten auszubauen und neue, der Zeit angepaßte Häuser zu schaffen. Endlich stellten sich die Privaten immer mehr auf den Fremdenverkehr ein, und die Zahl der Fremdenbetten erfuhr eine beträchtliche Steigerung. Von der Gast- und Schankgewerbeinnung wird die schätzungsweise Summe der seit dem Jahre 1926 in die österreichische Hotellerie investierten Kapitalien mit 650 Millionen Schilling angenommen.

---

[2] Vgl. Paul Damm: Artikel „Das Hotelwesen" in Natur und Geisteswelt, Bd. 331, Leipzig 1910, S. 4.

In den Jahren 1925—1929 ist die Zahl der gastgewerblichen Betriebe um fast 28%, die der Fremdenbetten um rund 33% gestiegen. Die Kapitalinvestitionen in Hotels, Pensionen und Schutzhäusern hatten zur Folge, daß, obwohl die Übernachtungen innerhalb von 1926—1935 um 5,3 Millionen gestiegen sind, der prozentuale Bettenbelag von 20,6% auf 13,9% gesunken ist.

Die Anzahl der Hotels und Gasthöfe beträgt heute in Österreich rund 10 000 mit insgesamt 160 000 Betten. Dazu kommen noch 2 000 Pensionen, Touristenherbergen und Schutzhütten mit zusammen 60 000 Betten, während 39 000 Privatvermieter insgesamt 140 000 Betten in Bereitschaft haben, so daß derzeit insgesamt rund 360 000 Betten dem Fremdenverkehr in Österreich zur Verfügung stehen. Der Wert des gesamten Anlagevermögens wird mit 1,6 Milliarden Schilling beziffert, wovon auf die Hotel-, Pensions- und Gasthofbetriebe rund 1,4 Milliarden Schilling, auf die Privatvermieter 140 Millionen und auf sonstige Hilfsbetriebe des Fremdenverkehrs rund 120 Millionen Schilling entfallen. Wenn man die Investitionssummen der drei erwähnten Betriebsarten nachkontrolliert, so kommt man bei den Hotels und Gasthöfen (10 699 Betriebe mit 160 429 Betten) im Durchschnitt auf ein Gesamtkapital von 130 840 Schilling pro Betrieb. Die durchschnittliche Bettenzahl pro Betrieb beträgt 15, so daß die mittlere Kapitalbelastung pro Bett 8700 Schilling beträgt, eine hohe Belastung, die aber den Tatsachen entsprechen dürfte. Bei den Privathäusern ist eine wesentlich kleinere Investitionssumme pro Betrieb festzustellen. Von den 39 692 Betrieben mit 149 694 Betten entfällt auf einen Betrieb ein Gesamtkapital von rund 35 000 Schilling, die durchschnittliche Bettenzahl pro Betrieb ist naturgemäß klein und beträgt nur 3,8, so daß auf ein Bett 9200 Schilling investiertes Kapital entfallen. Wenn man bedenkt, daß die meisten Bauern in landschaftlich schönen Gegenden in den guten Jahren große Investitionen durch Um- und Ausbauten ihrer Häuser machten und dabei auch gleichzeitig Fremdenzimmer erstellten, so erscheint uns die hohe Bettenbelastung durchaus möglich, auch wenn sie in vielen Fällen ungerechtfertigt erscheint. Bei den sonstigen 2094 Betrieben mit 57 587 Betten handelt es sich um Kuranstalten, Sanatorien und Schutzhütten, wobei letztere die überwiegende Mehrheit darstellen. Infolge ihrer Höhenlage sind sie meist nur ganz einfach ausgestattet und der Raum möglichst gut ausgenützt. Wir haben daher hier im Durchschnitt eine größere Bettenzahl pro Betrieb (27) zu verzeichnen, so daß pro Bett nur 2000 Schilling Kapitalbelastung entfallen.

Wenn man sämtliche für den Fremdenverkehr bereitstehenden Betten (367 710) ohne Rücksicht darauf, ob sie nun in Hotels, Privathäusern oder Schutzhütten vorhanden sind, zusammenlegt, so gelangt man bei der Berechnung auf eine durchschnittliche Bettenbelastung von 4324 Schilling, die durchschnittliche Betriebsgröße aller Betriebe zusammen beträgt 7, so daß pro Betrieb ein Gesamtkapital von 30 268 Schilling entfallen würde. Wenn wir vergleichsweise die Verhältnisse in der Schweiz heranziehen, so haben wir es hier mit einem durchschnittlichen Anlagekapital von 103 000 Fr. pro Betrieb zu tun, während auf ein Bett je nach Betriebsgröße eine Kapitalbelastung von 5000 bis 8500 Fr. entfällt.

Mit obiger Darstellung soll nicht gesagt werden, daß das österreichische Gastgewerbe vollständig modernisiert und genügend ausgebaut ist. Wenn man von Wien absieht, welches zwar eine Reihe erstklassiger Hotels besitzt, die aber in der Saison 1936 die zahlreichen Gäste zeitweise kaum aufnehmen

konnten, findet man in den Bundesländern nicht immer Unterkunftsmöglichkeiten, die den Ansprüchen des internationalen Publikums entsprechen. Es müssen nicht nur neue Hotels gebaut, sondern auch alte Gaststätten modernisiert werden. Nach der Volkszählung vom Jahre 1934 waren im österreichischen Gastgewerbe 79 109 Arbeitskräfte beschäftigt. Davon entfielen auf[3]

	Zusammen	Männlich	Weiblich
Pensionsinhaber	2 267	274	1 993
Gastwirte, Restaurateure, Hoteliers	28 910	18 400	10 510
Kellner	24 500	16 281	8 219
Köche	19 312	1 771	17 541
Schankpersonal	4 120	1 708	2 412
	79 109	38 434	40 675

Nachstehend ein Bild, das die Entwicklung des gesamten österreichischen Gastgewerbes seit dem Jahre 1925 zeigt und sich auf die verfügbaren Fremdenbetten bezieht. Der Sprung von 1933 auf 1934 ergibt sich dadurch, daß in der Fremdenverkehrsstatistik alle Fremdenorte aufgenommen wurden, nicht so wie in den vergangenen Jahren nur Orte mit mindestens 3000 Übernachtungen oder 500 Meldungen. Dadurch wird die Vergleichbarkeit gestört, da sich die Zahl der Orte mehr als verdoppelt hat, die Anzahl der erfaßten Betriebe ist jedoch verhältnismäßig wenig größer geworden. Noch deutlicher kommt dies bei der Anzahl der Fremdenbetten zum Ausdruck. Es kann sich also bei den neu dazugekommenen Orten nur um kleine Fremdenplätze handeln, ebenso auch nur um kleine Betriebe, was auch aus der durchschnittlichen Bettenzahl ersichtlich ist.

Jahr	Anzahl der Fremdenorte	Zahl sämtl. Betriebe, Hotels, Gasthäuser, Privathäuser und sonstige	Betriebe pro Fremdenort	Fremdenbetten in allen Gastbetrieben	Durchschnittliche Bettenzahl
1925	606	24 206	40	183 701	7,5
1926	650	25 890	40	199 640	7,7
1927	706	30 343	43	226 542	7,4
1928	770	34 939	45	257 791	7,4
1929	829	36 409	44	277 335	7,6
1930	845	38 600	46	296 781	7,7
1931	868	38 746	45	305 686	7,8
1932	891	39 836	47	314 594	7,9
1933	811	37 522	46	307 498	8,2
1934	1993	50 278	25	356 083	7,1
1935	2085	52 485	25	367 710	7,0

Der Rückgang der Betriebe als auch der Fremdenbetten im Jahre 1933 hat wohl seinen Grund darin, daß infolge der deutschen 1000-Mark-Sperre nicht so viele Orte die Anzahl von 3000 Übernachtungen erreichten und deshalb statistisch nicht erfaßt wurden.

Die Entwicklung der Betriebe und Fremdenbetten in den einzelnen Bundesländern soll in nachstehender Tabelle dargestellt werden.

[3] Vgl. Statistische Nachrichten vom 27. Juli 1935.

Jahr	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
				Zahl der Betriebe.				
Vorarlberg	1 664	1 715	1 530	1 497	1 622	1 428	1 844	1 865
Tirol	5 537	6 250	6 466	6 127	6 322	5 443	6 705	6 670
Salzburg	2 697	2 755	3 097	3 027	3 326	3 222	4 189	4 355
Oberösterreich	4 786	5 220	5 467	5 532	5 758	5 616	7 028	6 920
Nied.-Öster.	13 206	13 282	14 416	14 163	14 411	13 341	18 065	19 767
Steiermark	3 277	3 507	3 795	4 245	4 309	4 265	6 237	6 517
Kärnten	2 262	2 294	2 440	2 460	2 573	2 754	3 575	3 682
Burgenland	1 200	1 076	1 075	1 381	1 201	1 139	2 321	2 494
Wien	310	310	314	314	314	314	314	314
Insgesamt	34 939	36 409	38 600	38 746	39 836	37 522	50 278	52 584
				Zahl der Fremdenbetten.				
Vorarlberg	11 438	12 206	12 233	13 343	13 854	12 935	14 811	14 717
Tirol	42 745	49 528	56 078	55 463	58 413	56 139	64 810	65 329
Salzburg	29 086	31 410	33 798	34 712	36 887	34 880	39 405	39 855
Ober-Öster.	30 521	34 529	36 873	38 272	39 338	38 091	42 715	43 645
Nied.-Öster.	65 967	67 164	72 530	73 293	73 407	72 291	85 443	92 771
Steiermark	31 293	33 750	36 300	39 433	39 762	40 507	49 537	50 800
Kärnten	24 666	26 808	28 285	29 897	31 622	31 538	35 882	36 718
Burgenland	4 329	4 194	4 493	5 082	5 120	4 926	7 289	7 684
Wien	17 746	17 746	16 191	16 191	16 191	16 191	16 191	16 191
Insgesamt	257 791	277 335	296 781	305 686	314 594	307 498	356 083	367 710
				Durchschnittliche Bettenzahl pro Betrieb.				
Vorarlberg	7,1	7,1	8,1	8,8	8,6	9,2	8,2	7,7
Tirol	7,8	8,1	8,6	9,1	9,2	10,4	9,6	9,7
Salzburg	10,7	11,2	10,9	11,5	11,2	10,9	9,6	9,1
Oberösterreich	6,3	6,6	6,7	7,0	6,8	6,8	6,1	6,3
Niederösterreich	5,0	5,0	5,0	5,1	5,1	5,4	4,7	4,7
Steiermark	9,5	9,7	9,6	9,4	9,2	9,4	8,0	7,8
Kärnten	10,7	11,6	11,8	12,0	12,0	11,3	10,0	10,0
Burgenland	3,6	3,8	4,0	3,0	4,3	4,4	3,2	3,1
Wien	59,0	59,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0

Jahr	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
				Gesamtzahl der Übernachtungen in 1000.				
Vorarlberg	814,4	722,9	739,9	680,8	734,9	575,5	283,5	693,2
Tirol	2 595,3	2 986,4	3 053,4	2 421,9	2 676,0	1 587,7	1 293,6	1 788,1
Salzburg	1 909,6	2 037,8	2 027,1	1 645,5	1 896,7	1 260,8	1 083,2	1 755,4
Ob.-Österr.	2 259,6	2 378,9	2 189,0	2 012,0	1 947,0	1 751,0	1 627,8	2 241,2
Nd.-Österr.	5 178,0	5 156,4	5 160,6	5 313,8	4 814,5	4 300,1	4 082,8	5 455,7
Steiermark	2 301,8	2 278,3	2 320,9	2 083,1	1 895,9	1 824,8	1 741,9	2 421,2
Kärnten	1 393,4	1 477,4	1 486,3	1 482,7	1 657,3	1 466,6	1 277,6	1 585,1
Burgenland	236,8	211,9	154,9	199,3	196,7	264,8	298,2	310,0
Wien	3 152,0	2 675,0	2 452,0	4 740,9	4 061,1	3 589,6	2 476,5	2 383,3
Insgesamt	19 840,9	19 925,0	19 584,1	20 580,0	19 880,1	16 620,9	14 165,1	18 633,2

Jahr	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
	Durchschnittliche Jahresbettenbesetzung in %[4].							
Vorarlberg	20	16	14	14	14	12	5	13
Tirol	17	17	15	12	13	8	5	8
Salzburg	18	18	16	13	14	10	8	12
Oberösterreich	20	19	16	14	14	13	11	14
Niederösterreich	21	21	20	20	18	16	13	16
Steiermark	20	18	17	15	13	12	10	13
Kärnten	15	15	14	14	14	13	10	12
Burgenland	15	14	9	11	11	15	11	11
Wien	49	41	42	80	69	61	42	40

Die drei wichtigsten Betriebsgruppen des österreichischen Gastgewerbes zeigen seit 1925 folgende Entwicklung:

Jahr	Hotels und Gasthöfe		Privathäuser[5]		Sonstige Betriebe: Pensionen, Schutzhäuser[6], Sanatorien, Kuranstalten	
	Betriebe	Zahl der Fremdenbetten	Betriebe	Zahl der Fremdenbetten	Betriebe	Zahl der Fremdenb.
1925	5 126	99 031	18 432	64 390	648	20 280
1926	5 536	108 336	19 431	68 231	723	23 073
1927	5 989	118 052	23 548	81 512	860	26 978
1928	6 317	127 465	27 592	100 185	1 030	30 141
1929	6 556	132 902	28 572	108 737	1 281	35 696
1930	6 775	137 105	30 345	119 030	1 480	40 646
1931	6 921	141 254	30 238	120 371	1 587	44 061
1932	7 147	143 675	31 024	123 890	1 665	47 029
1933	6 712	139 454	29 162	119 920	1 648	48 124
1934	10 582	160 431	37 706	142 225	1 990	53 427
1935	10 699	160 429	39 692	149 694	2 094	57 587

Aus obiger Tabelle ist ersichtlich, daß der Anteil der Gasthofbetten im Verhältnis zur Gesamtbettenzahl gesunken ist, während das nebenberufliche Zimmervermieten immer mehr steigt. Es ist dies auf den starken Anteil der Saisonorte am österreichischen Fremdenverkehr zurückzuführen.

Obwohl wir bei den Hotels und Gasthöfen in bezug auf die Betriebs-

---

[4] Bei der Berechnung der tatsächlichen Bettenbesetzung müßten die zeitweise geschlossenen Betriebe ausgeschieden und berücksichtigt werden. In obiger Tabelle konnte jedoch darauf keine Rücksicht genommen werden, da die zeitweise geschlossenen Betriebe in den einzelnen Bundesländern nicht alle bekannt sind. Es liegt daher bei der Berechnung der durchschnittlichen Bettenbesetzung eine Fehlerquelle zugrunde, wodurch auch die Bettenbesetzung so niedrig erscheint.

[5] Anmerkung: In der Statistik sind nur die Privathäuser mit besonderer Konzession erfaßt. Die Privathäuser mit Vermietungen in Wien können nicht erfaßt werden und sind in den Statistiken nicht enthalten.

[6] Anmerkung: Unter Schutzhäusern versteht man in Österreich Berghotels der alpinen Touristenvereine. Sie sind zum Teil recht gut ausgestattet, verfügen aber auch über einfache Unterkunftsmöglichkeiten.

und Bettenzahl eine Aufwärtsentwicklung feststellen können, darf man nicht behaupten, daß die finanzielle Lage der gesamten österreichischen Hotellerie durchaus gesund ist. 2500 Hotels stehen unter Geschäftsaufsicht. Ihre Schulden betragen heute zirka 300 Millionen Schilling[7]. Die österreichische Bundesregierung hat sich, wie wir später sehen werden[8], mit der Finanzlage der Hotellerie öfters befaßt.

„Noch vor wenigen Jahren war sogar ein besonderer Schuldnerschutz notwendig gewesen, um den finanziellen Zusammenbruch vieler vom Fremdenverkehr abhängiger Betriebe zu verhindern. Die Investitionen, die in der Zeit vor dem Ausbruch der Wirtschaftskrise nicht zuletzt auf Grund einer Einflußnahme öffentlicher Stellen vorgenommen wurden, sind zu einer Last geworden, an der viele Hoteliers und Gasthofbesitzer auch jetzt noch schwer zu tragen haben. Der Umstand, daß nun mehr Gäste aus West- und Nordeuropa zu uns kommen, hat außerdem dazu geführt, daß die kleinen Hotels und die auf den Touristenverkehr eingestellten Gasthöfe der westlichen Bundesländer von dem sichtbaren Aufschwung des Fremdenverkehrs nur wenig profitierten. Schließlich gibt es auch noch einzelne Fremdenverkehrsplätze, die abseits von den internationalen Reiserouten liegen und schon wegen ihrer geographischen Lage fast ausschließlich auf das deutsche Geschäft angewiesen sind. Diesen Betrieben hat vor allem die 1000-Mark-Sperre schwersten Schaden zugefügt[9]."

Die ungünstige Lage der Hotellerie ergibt sich ferner aus der schwachen, durchschnittlichen Besetzung der verfügbaren Betten. „Durch Multiplikation der Bettenzahl mit der Anzahl der Tage eines Jahres erhält man die sogenannte Nächtigungskapazität, das heißt die Zahl der während eines Jahres möglichen Logiernächte bei 100%iger Ausnützung aller verfügbaren Betten. Dividiert man sie durch die tatsächliche Nächtigungszahl, so erhält man die durchschnittliche Besetzungsziffer in Prozenten. Die totale Ausnützung der Betten kann auch durch den Quotienten aus der Gesamtzahl der Übernachtungen und der Zahl der verfügbaren Fremdenbetten ausgedrückt werden. Diese Zahl gibt uns an, wieviele Nächte jedes Bett im Durchschnitt belegt war[10]." Im Nachstehenden geben wir ein Bild über die Nächtigungskapazität und die durchschnittliche Besetzung.

Da wir es in Österreich in sehr vielen Fällen nur mit Saisonbetrieben zu tun haben und daher eine große Anzahl von Hotels und Gasthöfen über mehrere Monate gesperrt ist, müßten diese bei der Berechnung der Nächtigungskapazität richtigerweise berücksichtigt werden und ausscheiden. In nachstehender Tabelle sind in der Nächtigungskapazität aber auch diese zeitweise geschlossenen Betriebe enthalten. Es ist daher erklärlich, daß die gesamte Bettenbesetzung wegen dieser Fehlerquelle zu niedrig erscheint. Es wäre interessant zu untersuchen, wie groß die Nächtigungskapazität der geschlossenen Betriebe ist, um dann die tatsächlich erreichte Bettenbesetzung feststellen zu können. Die Nächtigungskapazität der zeitweise geschlossenen Betriebe wurde jedoch bis jetzt in Österreich noch nicht errechnet.

---

[7] „Hotel", Organ des Internationalen Hotelbesitzervereins, Köln 10. Aug. 1936.

[8] Vgl. das Kapitel über die Fremdenverkehrspolitik der österr. Bundesregierung, S 72.

[9] Bundeswirtschaftsrat Ing. J. R. Raab, im Neuen Wiener Tagblatt vom 19. Nov. 1936.

[10] Simkowsky, S. 37.

Jahr	Nächtigungskapazität	Logiernächte	Durchschnittliche Besetzung in Prozenten
1925	67 050 865	13 815 900	20,6
1926	72 868 600	13 348 300	20,6
1927	82 687 830	15 899 500	19,2
1928	94 093 715	19 841 200	21,0
1929	101 227 275	19 925 000	19,6
1930	108 325 065	19 584 100	18,0
1931	111 575 390	20 584 000	18,4
1932	114 826 810	19 880 100	17,3
1933	112 236 770	16 517 700	14,7
1934	130 000 000	15 900 500	12,3
1935	134 200 000	18 633 200	13,9

Die durchschnittliche Besetzungsziffer erscheint auch deshalb gering, weil man viele bestehende Betriebe erweitert und dadurch ihre Aufnahmefähigkeit vergrößert hat; es sind auch überall neue Betriebe entstanden und eine große Anzahl von Pensionen wurde eingerichtet.

Ein weiterer Grund für die schwache Bettenbesetzung liegt in der Gestaltung der Saison. Nun hat Österreich eine sehr k u r z e S a i s o n, die zwar im allgemeinen gut ist, für die Jahresbesetzung jedoch ergibt sich ein ungünstiges Bild. Während der Zeit vom 15. Juni bis 15. September kann die durchschnittliche Besetzung mit 70% angenommen werden, wobei nur die Zeit der großen Schulferien, etwa vom 10. Juli bis anfangs September als volle Saison sich auswirkt, für die restliche Zeit des Jahres kann man aber nur mit einer 10- bis 20%igen Besetzung im Durchschnitt rechnen. Wir müssen berücksichtigen, daß viele Orte und Hotels, abgesehen von Wintersportplätzen und Landeshauptstädten, nur e i n e Saison haben. Wenn man zum Vergleich die schweizerischen Verhältnisse heranzieht, so sei folgende Bemerkung gestattet:

Nach sehr eingehenden Berechnungen der schweizerischen Hotelindustrie bedarf es unter Berücksichtigung einer Abschreibung von 1½% für Immobilien und einer durchschnittlichen Abschreibung von 8% für Mobilien, sowie einer Verzinsung von 4% des auf das einzelne Zimmer angelegten Kapitals bei halbwegs gleichlaufenden Jahresgeschäften oder Zweisaisonbetrieben einer durchschnittlichen Bettenbesetzung von 71% und bei Einsaisongeschäften einer solchen von 80%, um einen Unternehmergewinn von 5% zu erzielen. Diese Zahlen lassen sich jedoch auf Österreich nicht anwenden, weil die Gesamtinvestitionen für den durchschnittlichen Betrieb in Österreich viel niedriger sind als in der Schweiz, und weil die Privatquartiere, wie bereits in den vorstehenden Statistiken gezeigt, für das österreichische Fremdenverkehrsgewerbe von viel größerer Bedeutung sind als zum Beispiel für das schweizerische. Selbst in den besten Jahren konnten in Österreich nicht so hohe Bettenbesetzungen erreicht werden, die genügt hätten, nach einer bescheidenen Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals noch einen Unternehmergewinn übrig zu lassen.

Heute gibt es viele Fälle, in denen die Einnahmen in Österreich nicht einmal mehr zur Verzinsung des Anlagekapitals ausreichen. Die österreichische Hotellerie muß für Hypotheken 6 bis 8% Zinsen zahlen, was für sie eine hohe Belastung bedeutet. Es könnte hier von staatswegen geholfen werden, wenn die Regierung billigeres Geld zur Verfügung stellte. Schließlich

haben die hohen Soziallasten (zirka 20% vom Lohn), die die Hotellerie für die eigenen Angestellten tragen muß und die große Zahl der staatlichen und autonomen Steuern mit ihren hohen Sätzen im Verhältnis zu den Schweizer-Rechnungen, auf die ganze Kalkulation einen ungünstigen Einfluß. Überhaupt sind in Österreich die öffentlichen Lasten sehr bedeutend.

Wenn auch in früheren Jahren ein bescheidener Prozentsatz für die Verzinsung des Anlagekapitals herausgewirtschaftet werden konnte, so blieb doch die unbestreitbare und selbstverständliche Tatsache bestehen, daß eine normale Betriebsführung beim Bestand zu hoher Abgaben unmöglich war. In Österreich bestanden lange Zeit nach dem Kriege den Fremdenverkehr hemmende Fremdensteuern, wie die Fremdenzimmerabgabe, die bis zu 30% der Einnahmen stieg und Wegmauten für Automobilisten. Diese Steuern wurden von den Gemeinden eingehoben und bildeten eine bedeutende Einnahmenpost in ihrem Budget, weshalb es lange dauerte, bis diese den Fremdenverkehr hindernden Steuern wenigstens zum Teil aufgehoben wurden.

An der ungünstigen Finanzlage der österreichischen Hotellerie sind auch die für die Fremdenbeherbung eingerichteten Privathäuser schuld. In Österreich wurde eine Abwanderung von den Hotels zu Privatquartieren festgestellt, die besonders stark seit dem Ausbruch der letzten Weltwirtschaftskrise in Erscheinung tritt. Dieser Wechsel gewann besonders dort an Boden, wo sich die Notwendigkeit ergibt, während kurzer Zeit eine große Zahl von Fremdenbetten zur Verfügung zu stellen. Wo eine solche Überfüllung zum Beispiel bei Kongressen oder bei den Salzburger Festspielen periodisch sich bemerkbar macht, gewöhnt sich sogar ein Teil der besserzahlenden Reisenden daran, von vornherein Privatquartiere aufzusuchen. Auf den ersten Blick könnte man glauben, daß es für die Volkswirtschaft als solche gleichgültig sein müßte, ob der Fremde im Hotel oder im Privatquartier absteigt. Bei einer genaueren Untersuchung kommt man jedoch zur Überzeugung, daß das Überhandnehmen der Privatvermietung wirtschaftliche und soziale Gefahren beinhaltet. Durch Förderung der Privatquartierung zerstört man systematisch die mit öffentlichen Abgaben stärker belasteten Hotels als die Träger des gesamten Fremdenverkehrs, „denn ohne qualitativ voll entsprechende Gaststätten gibt es keinen wirtschaftlich förderlichen Fremdenverkehr[11]."

Wichtig ist dabei noch das Schicksal des gastgewerblichen Personals, das infolge der Vermehrung der Privatquartiere keine besonders qualifizierte Stellung findet, da in den Privatquartieren gewöhnliche Stubenmädchen den Dienst versehen. Ein solcher Ersatz der Arbeitskräfte schädigt aber die moralischen und propagandistischen Werte, die ein Land wie Österreich in der Qualität seines gastgewerblichen Personals besitzt.

B. Fremdenverkehr und Bildungswesen.

Die Einnahmen aus dem Schulwesen fließen vielen Zweigen der Volkswirtschaft zu, und zwar dem Handwerk, dem Handel und der Industrie, der Landwirtschaft, sowie den Transportanstalten. „Wie sehr die Institute und Pensionate das geschäftliche Leben zu beeinflussen vermögen, zeigt sich namentlich dort, wo sie zahlreich vorhanden sind ..." „Der Umsatz der einzelnen Geschäfte steigt und fällt hier oft nach dem Gang der Institute und

[11] Gebert: Wirtschaftliche Nachrichten vom 4. Sept. 1936.

Pensionate[12]." Einen bedeutenden Nutzen vom Unterrichtswesen zieht auch die Hotellerie, der durch die Angehörigen der Schüler zahlreiche Gäste zugeführt werden. Erziehungsinstitute und Schulen bedeuten somit für das Fremdenverkehrswesen eine ziemlich regelmäßig fließende Einnahmequelle. Ein Interesse an der Entwicklung dieses Zweiges der Fremdenindustrie haben auch die Banken infolge der regelmäßigen Geldüberweisung für Unterhalts- und Studienzwecke. Auch den freien Berufen, insbesondere den Ärzten und Zahnärzten, kommt das auf Fremde eingestellte Schulwesen zugute. Es gibt überhaupt keine Erwerbsgruppe, die nicht direkt oder indirekt von den ausländischen Schülern einen Nutzen zieht.

Wenn man von der Bedeutung des Fremdenverkehrs für das österreichische Schulwesen spricht, so muß man in erster Linie die Hochschulen in Erwägung ziehen, und zwar:

Universität Wien,
Technische Hochschule in Wien,
Tierärztliche Hochschule in Wien,
Hochschule für Welthandel in Wien,
Hochschule für Bodenkultur in Wien,
Konsularakademie in Wien (eine ausgesprochen internationale Lehranstalt für künftige Diplomaten),
Karl-Franzens-Universität in Graz,
Technische Hochschule in Graz,
Montanistische Hochschule in Leoben,
Katholisch-Theologische Fakultät in Salzburg,
Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck.

In der Inflationszeit und in den Konjunkturjahren war der Anteil der Ausländer an den österreichischen Hochschulen sehr groß. In den darauffolgenden Jahren hat er sich verringert. Eine stark rückläufige Tendenz hat ferner auch seit dem Wintersemester 1933 eingesetzt und zwar hauptsächlich infolge des Ausfalls der Studenten aus dem Deutschen Reich. So ist die Zahl der deutschen Studierenden von 2790 im Wintersemester 1931/32 auf 452 im Wintersemester 1935/36 gefallen. Der Anteil der ausländischen Hörer an den österreichischen Hochschulen beträgt 10 bis 30%.

In nachstehender Tabelle geben wir eine Übersicht über die Anzahl und Staatszugehörigkeit der an den österreichischen Hochschulen Studierenden für die jeweiligen Wintersemester. Die Sommersemester derselben Periode zeigen fast das gleiche Bild.

An sämtlichen österreichischen Hochschulen (Universitäten, technischen Hochschulen und sonstigen Fachhochschulen, studierten in den Wintersemestern

Jahr	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
Gesamthörer	22 552	22 448	22 904	23 604	24 079	25 918	25 524	25 893	22 440	20 618	19 769
Davon entfallen auf Ausländer	6 878	6 453	6 416	6 676	6 529	7 258	6 944	6 743	3 876	2 974	2 615
Deutsche	996	1 231	1 542	1 884	1 888	2 567	2 790	3 006	915	565	452

[12] Töndury: Die Bedeutung und Zukunft der schweiz. Hotellerie, Zürich 1918, S. 16—18.

	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
Tschechoslovaken	881	720	585	484	420	393
Polen	708	626	629	467	376	343
Ungarn	515	426	388	310	289	246
Rumänen	607	498	421	304	220	160
Jugoslaven	624	567	477	329	228	205
Amerikaner	237	275	369	351	289	244
Andere Nationen	1 096	1 042	868	716	587	572

Bis 1930 wurden nur die Deutschen getrennt ausgewiesen, ab 1930 erscheinen in der Statistik auch die übrigen wichtigsten Nationen.

Einer besonderen Erwähnung bedürfen die Ferien-Hochschulkurse für Ausländer in verschiedenen österreichischen Städten und Kurorten, verbunden mit akademischen Sportkursen und gesellschaftlichen Veranstaltungen. Diese Ferienkurse haben sich in Österreich gut eingebürgert und erfreuen sich großer Beliebtheit. Sie geben den ausländischen Studenten die Gelegenheit mit österreichischen Studenten in Kontakt zu kommen und die Sprache leichter zu erlernen. Solche Kurse haben aber noch eine höhere Bedeutung insofern, als die verschiedenen Nationen einander verstehen lernen und sie dadurch Völker verbindend wirken.

Solche Ferienkurse werden veranstaltet von der Universität Wien, die internationale Hochschulkurse in deutscher, englischer und französischer Sprache, ferner deutsche Sprachkurse für Ausländer und internationale Fortbildungskurse der Wiener medizinischen Fakultät organisiert. Außerdem werden Ferienkurse abgehalten von der Hochschule für Welthandel, der Konsularakademie und den Universitäten in Graz, Salzburg und Innsbruck.

Neben den Ferien-Hochschulkursen veranstaltet „The Austro-American Institute of Education" in Wien gemeinsam mit der Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien ganzjährige Musikkurse, sowie Spezialkurse in der deutschen Sprache für englischsprechende Studenten. Es organisiert ferner alljährlich im Sommer unter der Bezeichnung „Vienna Summer School" Kurse in englischer Sprache über allgemeine Kultur, Erziehung, Psychologie und Kunst, sowie Lehrer-Fortbildungskurse. Durch gesellige Zusammenkünfte, Führungen und Ausflüge wird der Kontakt zwischen Amerikanern und Österreichern vermittelt.

Neben den Hochschulen sind auch die österreichischen Mittelschulen im Ausland beliebt und ziehen daher vom Fremdenverkehr einen bedeutenden Nutzen, den sie andererseits wieder befruchten. Besondere Erwähnung verdienen vor allem die hervorragenden Gelegenheiten zur musikalischen Ausbildung. Die moderne Form der Elementarerziehung, die an den Wiener Instituten Eingang gefunden hat, ist ebenfalls Gegenstand für das Studium der Pädagogen aus aller Welt geworden.

Sodann seien die ebenfalls im Auslande bekannten Kunstschulen erwähnt, und zwar:

Akademie der bildenden Künste in Wien,
Staatsakademie für Musik und darstellende Kunst in Wien,
Kunstgewerbeschule in Wien,
Neues Wiener Konservatorium,
Reinhardt-Seminar (Schauspielschule) in Wien,
Internationale Stiftung „Mozarteum" in Salzburg,
Schule Hellerau für rhythmisch-gymnastische Erziehung in Laxenburg bei Wien.

Schließlich seien die internationalen Sommerkurse für Musik und Bühnenkunst in Mondsee (Oberösterreich) und die Sommer-Schauspielkurse des Wiener Reinhardt-Seminars und der New York School of the Theatre in Salzburg erwähnt.

Endlich sind am Ertrag aus dem Fremdenverkehr zahlreiche Erziehungsinstitute und Pensionate für Knaben und Mädchen beteiligt.

Allgemein betrachtet kann gesagt werden, daß dem österreichischen Bildungswesen eine propagandistische Kraft innewohnt, eine Kraft, die zum machtvollen Werbefaktor für das ganze Land wird.

C. Fremdenverkehr und Verkehrsunternehmungen.

Direkt am Fremdenverkehr sind auch die Transportbetriebe beteiligt, und zwar: die Bahnen, der Autoverkehr, die Schiffahrtsunternehmungen und der Flugverkehr.

1. Bahnen.

a) Eisenbahnen.

Die engste Wechselbeziehung zum Fremdenverkehr unter den Transportunternehmungen besteht bei dem am meisten benützten Verkehrsmittel, der Eisenbahn. Wenn auch Verbindungsstrecken von größerer Bedeutung ihren Grund meist in tieferliegenden Bedürfnissen der Wirtschaft oder der Landesverteidigung haben, so finden doch spätere Ergänzungen des Verkehrsnetzes vielfach gerade unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs statt. Zum Beispiel stellt der Jahresbericht des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes 1932/33 fest, daß die schweizerischen Bahnen auf Gedeih und Verderb mit dem Fremdenverkehr verbunden sind. Im Anschwellen der Einnahmen aus dem Personenverkehr in den Hauptreisemonaten Mai bis August drückt sich der enge Zusammenhang zwischen Fremdenverkehr und Bahnen aus.

Abhängig vom Fremdenverkehr sind auch Schlaf- und Speisewagengesellschaften, die Glücksmann als mobile Gaststätten bezeichnet, ferner Bahnhofwirtschaften und der Bahnhofhandel[13].

„Einen deutlichen Maßstab für die Bedeutung eines Landes im internationalen Reiseverkehr bildet der Anteil, den die Eisenbahnen dieses Landes an der Beistellung der internationalen Kurswagen nehmen. Die Europäische Wagenbeistellungskonferenz hatte für den internationalen Reiseverkehr 1935 insgesamt 962 Wagenkurse vereinbart, an denen die Österreichischen Bundesbahnen mit 233 Wagenläufen — fast 25% — beteiligt waren und für 72 Kurse haben sie die Wagenbeistellung übernommen.

Die hervorragende Stellung Österreichs als Reiseland ist auch auf der im Herbst 1936 in Montreux abgehaltenen Europäischen Fahrplankonferenz wieder zum Ausdruck gelangt. Die Österreichischen Bundesbahnen waren hier mit 163 von insgesamt 428 behandelten Anträgen beteiligt, somit zu 38%." (Deinlein, Fremdenverkehr und Volkswirtschaft, im Neuen Wiener Tagblatt vom 16. Januar 1937.)

[13] Vgl. Glücksmann, a. a. O., S. 65.

In nachstehenden Tabellen geben wir eine Übersicht über die auf den Österreichischen Bundesbahnen beförderten Personen und über die Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Zahl der Personen.

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Zusammen
1924	185 747	2 881 378	116 916 592	119 983 717
1925	164 027	2 277 822	115 249 176	117 691 025
1926	156 503	2 391 470	107 909 517	110 457 490
1927	142 446	2 350 191	105 558 428	108 051 065
1928	169 638	2 683 696	107 985 308	110 838 642
1929	147 535	2 077 500	102 700 684	104 925 719
1930	132 439	1 606 552	99 224 130	100 963 121
1931	79 710	1 090 050	87 884 587	89 054 347
1932	38 709	726 762	69 714 212	70 479 683
1933	35 636	634 883	59 326 544	59 997 063
1934	33 549	550 546	54 886 299	55 470 394
1935	61 682	582 914	53 769 889	54 414 485

Einnahmen aus dem Personenverkehr.

1924	125 027 627	Schilling	1930	211 910 953 Schilling
1925	164 679 861	„	1931	185 581 747 „
1926	180 161 362	„	1932	163 947 204 „
1927	177 635 521	„	1933	147 333 159 „
1928	193 478 364	„	1934	134 901 415 „
1929	210 463 056	„	1935	134 149 912 „

Bis zum Jahre 1930 stiegen die Einnahmen der Bundesbahnen ständig, so daß die für die Erneuerung des Apparates[14] erforderlichen Beträge ohne wesentliche Überschreitungen des Budgets bereitgestellt werden konnten.

Die günstige Entwicklung der Einnahmen wurde jedoch im Jahre 1930 jäh abgebrochen. Der Personenverkehr hatte zwar schon vom Jahre 1924 an ständig abgenommen, in den Einnahmeergebnissen war dies jedoch wegen der mehrmaligen Tariferhöhungen nicht deutlich zum Ausdruck gekommen. Der Grund für diese fallende Tendenz im Personenverkehr liegt, wie bekannt, neben den Folgeerscheinungen der allgemeinen Wirtschaftskrise, vor allem in der sich immer mehr fühlbar machenden Autokonkurrenz, durch welche den Eisenbahnen insbesondere ein Teil der zahlungskräftigen Fahrgäste genommen wird. Ein weiteres die Ausgabenseite der Österreichischen Bundesbahnen schwer belastendes Problem ist der hohe Pensionsaufwand. Der Grund hiefür liegt zum Teil in den Friedensverträgen, welche Österreich verpflichteten, Pensionisten zu übernehmen, welche sonst den Nachfolgestaaten zur Last gefallen wären. So halten sich aktives Personal und Pensionisten nahezu die Waage, ja es überwiegen eher die Pensionisten. Betrug im Jahre 1929 die Zahl des aktiven Personals noch 87 160 und die Zahl der

[14] Vgl. die Fremdenverkehrspolitik der österreichischen Bundesregierung.

Pensionisten 60 867, so ist auf Grund einer Reihe von Abbaumaßnahmen die Zahl des aktiven Personals im Jahre 1935 auf 55 899 zurückgegangen, hingegen haben sich die Pensionisten auf 81 398 vermehrt. Die gesamten Personalkosten, die im Jahre 1929 noch 442,6 Millionen Schilling betrugen, sind im Jahre 1935 auf 336 Millionen Schilling gesunken. Trotz schärfster Sparmaßnahmen weist die Bundesbahnverwaltung jährlich einen Gebarungsabgang von 90 bis 100 Millionen Schilling auf, der vom Bund gedeckt werden muß. Der Grund für das Defizit der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen liegt nebst anderen Gründen, die auch in anderen Ländern vorliegen, zum Teil in den spezifisch österreichischen Verhältnissen. Durch die Friedensverträge gingen die rentabelsten Strecken der österreichischen Eisenbahnen verloren. Eine Reihe von Linien büßte durch die neue Grenzziehung ihr Hinterland ein und verödete. Dies beweisen vor allem die von Wien in größerer Zahl ausgehenden Nordlinien. Andererseits verblieben Österreich die unrentablen Gebirgsstrecken, die sich durch die unharmonische Gestaltung des Landes (große Ost-West- und geringe Nord-Süd-Ausdehnung) in der Betriebsführung noch stärker fühlbar machen.

Wenn man jedoch das Eisenbahnproblem von der volkswirtschaftlichen Seite her betrachtet, so darf man nicht einzig und allein auf die Rentabilität abstellen. Eisenbahnen, und insbesondere die österreichischen, dürfen nicht nur um des Reingewinnes willen arbeiten. Sie sind vielmehr „Vermittler der Wirtschaft jeden Landes, die Blutgefäße und das Nervensystem, die die Wirtschaft beleben und fördern, von ihr andererseits aber erhalten werden müssen. Die Bahnen sind daher mit der Wirtschaft eines Landes auf Gedeih und Verderb untrennbar verbunden, sie können nur in und mit der Wirtschaft leben[15]." Die österreichischen Bundesbahnen haben seit dem Jahre 1923 für Investitionen und Renovierungsarbeiten einen Betrag von 1 250 000 000 Schilling verausgabt, ein Betrag der zum größten Teil der österreichischen Industrie zugute kam.

Im allgemeinen wird man unserer Meinung nach die Eisenbahnen als gemeinnütziges, dem gesamten Volksleben und somit auch der Fremdenverkehrsindustrie dienendes Unternehmen betrachten müssen, bei dessen Betriebsführung daher nicht unbedingt ein Reingewinn erzielt werden muß. Dementsprechend sollen sich die Eisenbahntarife nicht nur nach den Selbstkosten oder der Belastbarkeit der beförderten Personen oder Güter allein, sondern auch nach den abseits aller Rentabilitätsberechnungen liegenden, sozialen, kulturellen und insbesondere fremdenverkehrspolitischen Erwägungen richten.

b) Die österreichischen Bergbahnen.

In Österreich gibt es eine Reihe von Bergbahnen, insbesondere moderne Seilschwebebahnen. Österreich hat in den Jahren 1926 bis 1928 10 Seilschwebebahnen gebaut und ist damit innerhalb kurzer Zeit das Land mit den meisten Seilschwebebahnen geworden. Im nachstehenden geben wir eine Übersicht über die österreichischen Seilschwebebahnen. Ihre Baukosten belaufen sich auf etwa 40 Millionen Schilling.

---

[15] Generaldirektor Anton Schöpfer: Die Oe. B. B. in „Der Verkehr führt die Wirtschaft zum Neuaufbau", Linz 1935.

Bahn	Talstation	Eröffnet	Höhe der Bergstation
Raxbahn	Hirschwang	9. Juni 1926	1536 m
Zugspitzbahn	Ehrwald	5. Juli 1926	2805 m
Pfänderbahn	Bregenz	20. März 1927	1028 m
Feuerkogelbahn	Ebensee	26. Juni 1927	1579 m
Schmittenhöhebahn	Zell am See	31. Dez. 1927	1947 m
Kanzelbahn	Annenheim	4. Januar 1928	1463 m
Bürgeralpebahn	Mariazell	5. Februar 1928	1254 m
Patscherkofel	Igls-Innsbruck	14. April 1928	1945 m
Nordkettenbahn	Innsbruck	8. Juli 1928	2258 m
Hahnenkammbahn	Kitzbühel	30. Sept. 1928	1641 m

Die Galzigbahn, die jüngste Seilbahn Österreichs, wurde am 19. Dezember 1937 in St. Anton dem Verkehr übergeben und führt auf eine Höhe von 2185 m. Die Bergstationen aller dieser Bahnen sind durchwegs zu gut eingerichteten Berghotels und Restaurants ausgebaut worden. Die in Österreich erbauten Seilschwebebahnen haben sich in ihrem zehnjährigen Betrieb gut bewährt. Sie haben fast 10 Millionen Fahrgäste ohne jeden Unfall befördert und sind daher das sicherste aller heute bekannten Verkehrsmittel.

Nach anfänglich sehr günstigen Betriebserfolgen ist leider bei allen Bahnen ein von Jahr zu Jahr anwachsender Verkehrsschwund eingetreten, der durch die Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage bedingt worden ist. Die Wirtschaftskrise hat die Seilbahnen besonders hart getroffen, da sie einem Luxusbedürfnis dienen und sich die allgemeine Einschränkung hier am stärksten fühlbar macht. Durch die deutsche 1000-Mark-Sperre haben die im Westen Österreichs gelegenen Bahnen besonders stark gelitten.

In der nachstehenden Frequenzstatistik haben wir die besten Jahre für die einzelnen Bahnen und das Krisenjahr 1934, das wohl den Tiefpunkt darstellt, herausgegriffen.

Bahn	Jahreszahl	Zahl der Fahrgäste	Zahl der Fahrgäste 1934
Raxbahn	1927	146 906	55 038
Zugspitzbahn	1928	98 000	11 000
Pfänderbahn	1929	213 583	50 214
Feuerkogelbahn	1928	70 012	37 098
Schmittenhöhebahn	1928	88 367	32 612
Kanzelbahn	1928	83 451	49 958
Bürgeralpebahn	1929	66 685	50 505
Patscherkofelbahn	1932	70 501	48 328
Nordkettenbahn	1930	179 705	65 159
Hahnenkammbahn	1932	56 342	48 250

Die Betriebsjahre 1935 und 1936 haben infolge der wieder einsetzenden Steigerung des Fremdenverkehrs eine Besserung des Besuches bei allen Seilschwebebahnen gebracht, die im Durchschnitt 25% erreicht. Die Betriebseinnahmen aller österreichischen Seilbahnen betrugen jährlich rund 3,7 Millionen Schilling in den günstigeren Fremdenverkehrsjahren, wovon fast 2 Millionen Schilling durch Ausländer bezahlt worden sind[16].

[16] Vgl. Ing. Dr. E. Bing: 10 Jahre österr. Personenseilschwebebahnen in Österreichs Wirtschaft, Wochenschrift des Nied.-Österreichischen Gewerbevereins Nr. 26 vom 13. Aug. 1936.

Von anderen Bergbahnen wollen wir noch zum Schluß die bedeutenderen Zahnradbahnen nämlich die Schneebergbahn, die von Puchberg auf den Schneeberg führt (Bergstation 1782 m) und die Schafbergbahn im Salzkammergut, ausgehend von St. Wolfgang (Bergstation 1730 m) erwähnen.

2. Autoverkehr.

Wo Eisenbahnanlagen nicht möglich sind oder ihre Errichtung mit zu hohen Kosten verbunden ist, ein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis jedoch besteht, kommt das Auto als zweckmäßigstes Verkehrsmittel dafür in Betracht. Eine Reihe von Orten wurde erst durch Kraftwagen im Anschluß an das Eisenbahnnetz zugänglich gemacht und neu erschlossen. Der Personenkraftwagen sowohl als Autobus als auch als Privatauto hat dem Fremdenverkehr einen guten Teil seiner Entwicklung zu danken, hat den Fremdenverkehr aber umgekehrt auch stark gefördert. Der Autoverkehr kann auch dem Bahnverkehr als Zubringerdienst Hilfe leisten oder selbst als Wettbewerber auftreten. Die Konkurrenz wird dort mit Erfolg einsetzen, wo die Bahn es an Beförderungsbequemlichkeit, Schnelligkeit und Frequenz fehlen läßt oder eine genußreiche Aussicht verhindert. Ohne Zweifel lernt der Reisende den Charakter einer Landschaft im Auto besser kennen als in der Bahn und eine Gegend, deren Struktur der Anlage von Schienen Schwierigkeiten bereitet, öffnet sich durch ihre Straßen dem Autoverkehr. Aber auch der Autobusverkehr hat Nachteile, die sich im längeren Verweilenmüssen auf dem Wagensitz, in der größeren Gefahr der Beförderung und in der Schwierigkeit der Innehaltung des Fahrplans bei schlechtem Wetter äußern. Der Autobusverkehr ist volkswirtschaftlich nur dort zu rechtfertigen, wo er nicht grundlos den Kampf der Verkehrsmittel verschärft. Durch den Personenkraftwagen ist ein Strukturwandel im Fremdenverkehr eingetreten. Der Automobilist, der sein Verkehrsmittel mit sich führt, ist gegenüber dem Eisenbahnreisenden in seiner Route, seinem Reiseplan, seiner Zeiteinteilung usw. durchaus frei, er ist gleichsam der Individualist im Reisen. Das Personenauto trug auch viel dazu bei, daß der Sonntagsverkehr in die weitere Umgebung der Großstädte und der Wochenendverkehr gefördert wurden und die Straße wieder zu neuer Bedeutung gelangte.

a) Österreichische Postkraftwagen.

„Die Devise des österreichischen Postkraftwagenbetriebes war immer darauf eingestellt, den Fahrgästen die Benützung der Postkraftwagen so bequem wie möglich zu gestalten." Immer wieder erfolgt die Neuaufnahme neuer Linien, wie zum Beispiel über die Großglocknerstraße, über die Packstraße, die Graz mit Klagenfurt verbindet usw. Es gibt auch eine Reihe internationaler Postkraftwagenkurse, die gemeinsam mit den ausländischen Postverwaltungen betrieben werden, zum Beispiel die Strecke Garmisch-Fernpaß-Landeck-Meran oder Schuls; Salzburg-Großglockner-Venedig, Innsbruck-Brenner-Dolomiten-Großglockner-Salzburg usw. Im Gegensatz zu diesen Fernfahrten, steht der Motorschlitten, der „Raupenschlepper". Er ist das jüngste Verkehrsmittel, das sich in den Dienst des Wintersports gestellt hat. Auf tief verschneiten Hochpässen und Straßen klettert er zu den Berghotels

empor, die bisher nur umständlich durch Pferdeschlitten oder zu Fuß erreichbar waren. Auf diese Weise wurden durch Verkürzung der Zufahrten dem Fremdenverkehr neue Gebiete erschlossen.

„Der Wagenpark des Postkraftwagenbetriebes verfügte im Jahre 1935 über 614 in Betrieb stehende Wagen, davon über 322 Omnibusse, 17 Motorschlitten, 158 Kraftwagen und 107 Anhänger, sowie über eine Reserve von 240 Kraftwagen, darunter 189 Personenkraftwagen, 38 Lastwagen und 13 Anhänger; außerdem über 20 Hilfswagen, die teils als Rüst- und Tankwagen, teils als offene Lastwagen für Dienstzwecke Verwendung finden. Im Jahre 1935 wurden rund 3½ Millionen Fahrgäste auf 147 Linien mit mehr als 8 Millionen Wagenkilometern befördert[17]." Die investierten Kapitalien betragen in den Jahren 1925 bis 1936 zirka 33 Millionen Schilling.

Die Postverwaltung veranstaltet ferner in den Sommermonaten von den großen Fremdenverkehrsorten Gesellschaftsfahrten mit modernen Aussichtswagen. Der Postkraftwagenverkehr schafft günstige Anschlußverbindungen überall da, wo das Bahnnetz sein natürliches Ende findet. Dem Reisenden ist somit die Möglichkeit geboten, in bequemer, rascher und verhältnismäßig billiger Fahrt zu den schönen Gebirgslandschaften und Seengebieten Österreichs zu gelangen.

Übrigens haben auch die Bundesbahnen in Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten und Burgenland einen Kraftwagenverkehr eingerichtet, der das Bahnnetz ergänzen und Zubringerdienste leisten soll. Über eine Zusammenlegung dieser Bundesbahnkraftwagen und Postkraftwagen wird eben verhandelt.

b) Privatautos.

Auch der Verkehr der Privatwagen aus dem Auslande ist außerordentlich gestiegen, was den Bemühungen des Österreichischen Touringclubs und Automobilclubs zu verdanken ist. Im Jahre 1935 sind schätzungsweise 50 000 ausländische Kraftwagen in Österreich eingereist. (Vergleiche auch den Verkehr auf der Großglocknerstraße, dargestellt im Kapitel über die Fremdenverkehrspolitik der österreichischen Bundesregierung.)

In Österreich fehlt es dermalen noch an einer Statistik über den Autoreiseverkehr, und es wäre bei dem ansteigenden Autotourismus wichtig, wenn die zuständigen Stellen dafür sorgten, daß die nach Österreich einreisenden Automobilisten statistisch nach Nationen erfaßt werden. Dies wäre anläßlich der Grenzabfertigung leicht möglich.

Die Ausgaben des im Automobil reisenden Fremden teilen sich, wie das Bundesministerium für Handel und Verkehr auf Grund einer Statistik mitteilt, folgendermaßen auf: Für Ware 26%, Restaurants und Cafés 20,5%, Theater und Vergnügungen 8,5%, Hotels 17,3%, Automobilzubehör, Benzin und Öl 11,5%, Transportkosten 7%, Süßigkeiten und Ähnliches 5,9%, Straßenbahn und Omnibusse 3,3%[18]. Ein kleiner statistischer Hinweis, in wie mannigfacher Weise der Fremdenverkehr die Wirtschaft befruchtet.

---

[17] Generalpostdirektor Sektionschef J. Ritter v. Steyskal in Österreichs Wirtschaft, Wochenschrift des Nied.-Österreichischen Gewerbevereins Nr. 1 vom 7. Jan. 1937, S. 5 u. 6.

[18] Volkswirtschaftlicher Aufklärungsdienst, Wien 1935, Nr. 23.

3. Schiffahrt.

Eine große Bedeutung hat schon von alters her die Schiffahrt. Hier haben wir vor allem zwischen der Überseeschiffahrt und der Binnenschiffahrt zu unterscheiden. Wie auf dem Festlande ein dichtes Eisenbahnnetz entstanden ist, so haben die Schiffahrtsgesellschaften auf den Weltmeeren zwischen den einzelnen Kontinenten und entlang der Küsten Schiffahrtslinien errichtet. Daneben werden von den einzelnen Gesellschaften Erholungsreisen zur See durchgeführt.

Uns Österreicher interessiert vor allem die Binnenschiffahrt, die sich auf Flüssen und Seen entwickelt hat. Sie unterscheidet sich von der Überseeschiffahrt zeitlich in der geringeren Fahrtleistung (die meisten Fahrten werden am gleichen Tag beendet), räumlich in der geringeren Größe der Schiffe und wirtschaftlich dadurch, daß sie nicht das ausschließliche Verkehrsmittel darstellt und auch umgangen werden kann. Das bedingt gemessen an der Überseeschiffahrt, eine geringere Kapitalinvestierung, die jedoch immerhin noch so groß ist, daß sie die Entstehung neuer Konkurrenzbetriebe ziemlich erschwert. Übrigens hat die Personenschiffahrt in der Eisenbahn einen starken Wettbewerber gefunden, deshalb ist auch die Binnenschiffahrt mehr auf die Beförderung solcher Reisenden eingestellt, die auf Schnelligkeit der Fahrt keinen so großen Wert legen und die Schiffahrt mehr als Luxus oder Erholung betrachten.

Denken wir nur, wieviele Tausende von Menschen alljährlich ihren Erholungsurlaub zu einer Fahrt auf der Donau (ähnlich dem Rhein) benützen. Hier zeigt sich wiederum ganz besonders das starke Hervortreten des Saisonverkehrs.

a) Die Schiffahrt auf der Donau.

Einen nicht zu unterschätzenden Nutzen vom österreichischen Fremdenverkehr zieht die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die ihren gesamten Personenverkehr zum großen Teil den nach Österreich kommenden Ausländern verdankt. Wien ist nicht nur der Endpunkt der Post- und Eillinien von Passau und Linz, die es ermöglichen, die Schönheiten des österreichischen Donautales kennenzulernen, sondern auch die Ausgangsstation der internationalen Expreßlinie nach Budapest, Belgrad, Russe und Giurgiu, einer Strecke von über 1400 km, die man als Erholungsreise per Schiff bequem zurücklegen kann.

Die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wurde im Jahre 1829 gegründet, im Herbst 1830 wurde der erste Dampfer „Franz I." in den Dienst gestellt. Die Gesellschaft besorgt die Personen-, Gepäck- und Eilgutbeförderung auf der Donau zwischen Passau und Giurgiu, das ist auf einer Strecke von 1734 Kilometern. Seit dem Friedensschluß übernimmt sie gemeinsam mit ihren Betriebsgemeinschaftspartnern, der Königl.-ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft und dem Bayerischen Lloyd, die Güterbeförderung im fahrplanmäßigen Dienst zwischen Regensburg und Galatz auf der Donau, bis Szeged auf der Theiß und bis Timisoara auf der kanalisierten Bega.

An Fahrzeugen verfügt der Schiffahrtsbetrieb über 22 Personendampfer, 45 Zugdampfer und Frachtschiffe, 394 Warenboote und 29 Tanks für Erdölprodukte. Eine umfassende technische Rekonstruktion des Betriebes ist im Zuge. Der Umfang der Donaudampfschiffahrtsflotte umfaßt etwa 16% der

gesamten Donauflotte. An der Betriebsgemeinschaft, welche 32% der gesamten Donauflotte in sich vereinigt, ist die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mit 50% beteiligt. Die Gesellschaft beschäftigt insgesamt zirka 8000 Angestellte und Arbeiter, davon rund 1600 Österreicher. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt nach der im Jahre 1935 vollzogenen, finanziellen Rekonstruktion und der im Jahre 1936 erfolgten Kapitalserhöhung 21 600 000 Schilling[19]. Der Sitz der Verwaltung ist in Wien.

In nachstehender Tabelle geben wir eine Übersicht über den Personenverkehr auf der Donau.

Jahr	Beförderte Personen
1923	288 435
1924	353 247
1925	321 253
1926	273 012
1927	346 465
1928	363 475
1929	293 399
1930	362 124
1931	320 397
1932	403 463
1933	468 597
1934	388 655

b) Die Schiffahrt auf den Seen.

Auf allen österreichischen Seen sorgt ein reger Verkehr von kleinen Dampfschiffen und Motorbooten für schnellste Verbindungen nach allen Ufern und Ausflugsstationen. So wurden zum Beispiel im Jahre 1931 auf den Salzkammergutseen (Attersee, Mondsee, Traunsee, Wolfgangsee, Hallstättersee, Grundl- und Kammersee) über 410 000 Personen, auf dem Bodensee rund 325 000, auf den Kärntner Seen (Wörthersee, Millstättersee und Ossiachersee) 230 000 und auf dem Zeller- und Achensee je rund 65 000 Personen befördert. Im Krisenjahr 1934 sind die Beförderungsziffern um rund 50% zurückgegangen und beginnen sich seit dem Jahre 1935 mit zunehmendem Fremdenverkehr wieder zu bessern.

4. Luftverkehr.

Gegenwärtig kommt das Flugzeug als Beförderungsmittel verhältnismäßig nur für eine kleine Reisendenschicht mit höchster Kaufkraft in Betracht. Wenn jedoch der Luftverkehr vom Fremdenverkehr in erhöhtem Maße profitieren will, um seine Kapazität besser auszunützen, so muß er seine bisherige Preispolitik ändern, und zwar sich der Zahlungskraft der am Fremdenverkehr beteiligten Masse anpassen. Im modernen Reiseverkehr wird das Flugzeug immer stärker benützt. Es wird daher in absehbarer Zeit durch die größere Frequenz möglich sein, das Flugwesen rentabler zu gestalten und es infolgedessen ausbauen zu können. Dabei darf man nicht übersehen, daß der Luftverkehr heute für jedes Land eine Selbstverständlichkeit, ja sogar eine Notwendigkeit geworden ist. Im Gegensatz zur touristischen Bedeutung kommt ihm in erster Linie eine wirtschaftliche Bedeutung zu, weil er den

[19] Vgl. Handbuch für Donaureisen, Wien 1936.

Handel belebt, neue Handelsbeziehungen ermöglicht und neue Handelszweige erschließen kann und vor allem mit der raschen Verbindung die Entfernungen überbrückt. Darüber hinaus hat sich der Luftverkehr aber auch schon zu einem Faktor des Fremdenverkehrs entwickelt, dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden darf. Das Luftwesen kann vom Fremdenverkehr nicht nur profitieren, sondern ihn auch tatkräftig unterstützen.

Die Grundlagen des Fremdenverkehrs sind ja nicht allein gute Hotels und sonstige Einrichtungen, die dem Gaste jede Bequemlichkeit bieten, sondern vor allem auch moderne, rasche Verkehrsmittel, weil auch die Vergnügungsreisenden die ihnen zur Verfügung stehende Zeit am besten ausnützen müssen und keine unnütze Zeit für lange Fahrten verlieren wollen, ganz abgesehen von dem eigenartigen Reiz einer Luftreise und für außerordentliche Fälle, die eine rasche Verbindung möglich machen.

Von großer Bedeutung für den Fremdenverkehr ist die Einführung von Weekendflügen zwischen europäischen Hauptzentren und nach bestimmten Kurorten. Dafür können sogar Groß- und Riesenflugzeuge mit 20—40 Passagierplätzen verwendet werden. Außer diesen kursmäßigen Weekendflügen kann man Sonderweekendkurse organisieren. Endlich sind kurze Vergnügungsflüge zu erwähnen. Sie bilden eine einzigartige Gelegenheit, die Landschaft zu bewundern.

Im Jahre 1931 wurde der Wiener Flughafen in Aspern mit den modernsten, technischen Einrichtungen versehen. Er ist, so berichtet der Präsident der österreichischen Luftverkehrsgesellschaft A.-G. (Oelag), Hofrat Deutelmoser, der internationalste Flughafen dieses Erdteils. Elf Fluggesellschaften machen hier Station. Österreich ist auf dem Luftwege mit allen Nachbarstaaten und darüber hinaus mit den meisten anderen Ländern Europas verbunden, denn alle Nordsüd-, alle Ostwestlinien treffen sich in Aspern. Der Asperner Luftbahnhof wurde deshalb Luftkreuz von Europa genannt[20].

Die Bedachtnahme auf eine international anerkannte Stellung im Luftfahrtwesen ist ein Gebot der Zeit und dient gewiß nicht allein dem militärischen Geltungsbedürfnis eines Staates, sondern auch als Kennzeichen vorausblickender Wirtschaftspolitik, dem volkswirtschaftlichen Aufschwung.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Leistungen der österreichischen Luftverkehrsgesellschaft.

Die österreichische Luftverkehrsgesellschaft hat in den Jahren 1926 bis 1936 folgende Leistungen erzielt:

Jahr	Passagiere	Fracht, Gepäck und Post in kg	Personenkilometer
1926	8 560	308 291	915 191
1927	15 470	556 109	1 575 580
1928	18 287	777 135	2 012 849
1929	17 366	698 772	1 925 633
1930	21 869	952 078	2 064 858
1931	20 014	813 990	1 877 585
1932	21 600	670 700	1 501 800
1933	20 830	767 154	1 553 723
1934	22 012	746 170	1 593 125
1935	12 610	277 557	2 785 255
1936	18 262	418 477	4 269 187

[20] Simkowsky, a. a. O., S. 29.

D. Fremdenverkehr und Landwirtschaft.

„Die Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Landwirtschaft ergeben sich vor allem daraus, daß die Hotelindustrie, die die Fremden beherbergt und verpflegt, eine Großabnehmerin von Nahrungs- und Genußmitteln ist[21]". Einen Beweis, wie eng die Beziehungen zwischen Hotellerie und Landwirtschaft sind, liefert auch die Tatsache, daß manche Hotels sich landwirtschaftliche Betriebe angegliedert haben. Diese werden vielfach sogar als Musterbetriebe angesehen, die durch Beispiel und Rat der Landwirtschaft der betreffenden Gegend namhafte Dienste leisten.

Da der Zuzug von Fremden eine Vergrößerung des lokalen Konsums bedingt, erleichtert er den Absatz landwirtschaftlicher Produkte. Je weniger der Bauer auf den Zwischenhandel angewiesen ist, um so unabhängiger ist er von den Preisschwankungen des Weltmarktes und um so größer kann sein Reingewinn sein. Je besser der Bauer für seine schwere Arbeit entlohnt wird, desto rascher entschließt er sich, zu einer intensiveren Bodenbearbeitung überzugehen. Die Intensivierung der Bodenbearbeitung ist wiederum nicht nur für den Bauer, sondern auch für die gesamte Volkswirtschaft von großer Bedeutung, da sie die Versorgung des Landes mit einheimischen Nahrungsmitteln besser sichert. Es muß aber hinzugefügt werden, daß gewöhnlich nicht die ganze von der Hotellerie für Nahrungs- und Genußmittel verausgabte Summe eine Einnahme der einheimischen Landwirtschaft darstellt. „Die genannten Erzeugnisse werden häufig nicht direkt vom bäuerlichen Produzenten an den Hotelier geliefert, sondern durch den Handel vermittelt und zum Teil auch durch das Nahrungsmittelgewerbe und die Nahrungsmittelindustrie zu konsumfertigen und veredelten Produkten weiterverarbeitet. Um die Einnahmen aus den Lieferungen der Landwirtschaft zu berechnen, müßten also die Vermittlungs- und Verarbeitungskosten von den betreffenden Ausgaben der Hotellerie abgezogen werden[22]." Sodann muß noch in Erwägung gezogen werden, daß die Hotellerie auch Erzeugnisse der ausländischen Landwirtschaft kauft. Trotzdem kann gesagt werden, daß die Hotellerie als Konsumentin eine große Bedeutung für die einheimische Landwirtschaft hat und „daß bei beidseitigem guten Willen diese Bedeutung noch wesentlich gesteigert werden könnte." Die Landwirtschaft muß sich jedoch den Ansprüchen der Hotellerie in bezug auf Qualität, Aufmachung und Preis anpassen. Der Fremdenverkehr kann auch noch für den Absatz der Erzeugnisse der bergbäuerlichen Heimarbeit nutzbar gemacht werden." Auch dadurch, daß die Hotellerie eine große Zahl von Bauernsöhnen und Bauerntöchtern beschäftigt, wird ihre Bedeutung als Arbeitsgelegenheit und Verdienstquelle für die Bergbevölkerung weiter erhöht[23]."

Die durch das Fremdengeschäft verursachte Vermehrung des Einkommens der landwirtschaftlichen Bevölkerung kommt naturgemäß der gesamten Volkswirtschaft zugute. Sagt doch ein altes Sprichwort: „Hat der Bauer Geld, hat es die ganze Welt."

Eine besonders enge Verknüpfung des Fremdenverkehrs mit der Landwirtschaft finden wir gerade in den österreichischen Alpenländern, wo zahlreiche, kleine Landgasthöfe fast ihren ganzen Nahrungsmittelbedarf selbst erzeugen. Es gibt auch in Österreich viele größere Hotels und Gasthöfe, die

[21] König: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 53.
[22] König: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 53.
[23] König: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 64.

ihrem Beherbergungsbetrieb eine Landwirtschaft angegliedert haben und sich dadurch zum Teil mit Nahrungsmitteln selbst versorgen können. So ist die Landwirtschaft in Österreich in allen ihren Zweigen (Ackerbau, Weinbau, Viehzucht, Gartenbau) an dem Nutzen des Fremdenverkehrs in sehr starkem Maße beteiligt. In vielen Fällen herrscht sogar die Landwirtschaft als Hauptberuf vor, und das Gast- und Beherbergungsgewerbe wird nur nebenbei betrieben. Zur Förderung der österreichischen Landwirtschaft trägt auch die ausgesprochen nationale Küche bei, die von sämtlichen Gastgewerbebetrieben mit Stolz aufrecht erhalten wird.

Von welcher Bedeutung die österreichische Landwirtschaft für den Fremdenverkehr ist, kann aus nachfolgender Tabelle ersehen werden, die Dr. Georg Mayrhofer, Landeskulturrat für Tirol, aufgestellt hat. Ihr zufolge haben im Jahre 1927 die Ausländer in Österreich folgende landwirtschaftliche Produkte verzehrt:

950 000	kg	Rindfleisch
520 000	„	Schweinefleisch
580 000	„	Kalbfleisch
1 560 000	„	Brot
1 000 000	„	Butter
6 000 000	„	Käse
40 000 000	„	Obst
2 000 000	„	Honig
24 000 000	„	Gemüse
5 000 000	Stück	Eier
200 000	„	Geflügel
3 000 000	Liter	Milch

Der Geldwert aller dieser Produkte betrug damals 35 Millionen Schilling, ein Betrag, der uns verhältnismäßig niedrig erscheint. Bei Vergleichen muß jedoch berücksichtigt werden, daß seit dem Jahre 1927 eine Entwertung des österreichischen Schillings von 30 bis 35% eingetreten ist. Das Jahr 1927 war auch keineswegs das günstigste Fremdenverkehrsjahr, so daß noch wertvermehrende Korrekturen anzubringen wären.

E. Fremdenverkehr und sonstige Gewerbe.

Mit den bisherigen Ausführungen haben wir versucht, die Bedeutung des Fremdenverkehrs für jene Zweige der österreichischen Volkswirtschaft darzustellen, die am volkswirtschaftlichen Ertrag des Fremdenverkehrs am meisten beteiligt sind. Wir wollen nun noch gewisse Dienstleistungsunternehmungen und sonstige Gewerbe anführen, die ebenfalls, wenn auch in geringerem Maße am volkswirtschaftlichen Ertrag des Fremdenverkehrs interessiert sind.

Da sind zunächst die Reisebüros zu erwähnen, die heute eine derartige Machtstellung im Fremdenverkehr errungen haben, daß die Initiative des Reisenden vielfach nicht mehr von ihm selbst, sondern vom Reisebüro ausgeht. Die Funktionen des Aufgabenkreises eines Reisebüros lassen sich in solche der Reisevorbereitung und der Reisedurchführung trennen. (Auskunftserteilung, Abgabe von Prospekten, Verkauf der Fahrkarten, Bestellung der Hotels, Geldwechsel und Versicherung, Reisebegleitung usw.)

Ein unmittelbares Interesse am Fremdenverkehr hat auch die Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung. In unmittelbarer Beziehung zu den Fremden stehen auch die Einkommen einer Anzahl von Gewerbetreibenden (zum Beispiel des Nahrungsmittelgewerbes) und Personen, die ihre persönlichen Dienste anbieten, wie Fremdenführer, Bergführer und Skilehrer. Auch die Einnahmen der Theater und Konzerte, sowie der Kinos werden durch die Fremden erhöht.

Direkte Einnahmen von den fremden Gästen bezieht außerdem noch eine Reihe anderer Berufe, wie Ärzte, Apotheker, Drogisten, Friseure, Photographen, Waschanstalten usw. An dieser Stelle seien einige typische Branchen der österreichischen Volkswirtschaft hervorgehoben, auf die sich der Fremdenverkehr stark auswirkt. Zu diesen gehören die Modegeschäfte der Fremdenverkehrsorte, die heimische und volkstümliche Hausindustrie, die vornehmlich für Geschenk- und Andenkenzwecke arbeitet und hauptsächlich Artikel der Holzschnitzerei und Drechslerei, sowie Bijouterie- und Galanteriewaren erzeugt.

Neben den bisher angeführten Gewerbezweigen, deren Gedeihen direkt vom Fremdenverkehr abhängig ist, gibt es eine Anzahl von Wirtschaftszweigen, welche vom volkswirtschaftlichen Fremdenverkehrsertrag nur indirekt einen Nutzen ziehen. Hier sei vor allem das Baugewerbe erwähnt, mit dem das Gastgewerbe in reger Beziehung steht. Dort wo Hotels gebaut, Pensionen eingerichtet und Wohnungen für den Fremdenverkehr möbliert werden, können Baumeister, Maurer, Installateure und die große Menge der anderen Bauhilfsgewerbe Arbeit finden und Geld verdienen. Die zum Hotel- und Gastgewerbe gehörigen Realitäten und Einrichtungen müssen stets repariert und in einem besonders guten Zustand erhalten werden, abgesehen von den neuen Einrichtungen, die Mode und Geschmack stets erfordern. Sodann müssen jährlich neue Einrichtungen angeschafft werden.

Für die Textilindustrie ist die Hotelindustrie ebenfalls ein wichtiger Abnehmer. In der Schweiz wird für ein Fremdenbett ein Betrag von zirka Fr. 200 an Leinwand für Tisch- und Bettwäsche benötigt, unberücksichtigt der Teppiche, Vorhänge und sonstiger Textilien[24]. Außer dieser einmaligen Ausgabe muß der jährliche Ersatz an Leinwand und Textilien berücksichtigt werden.

Als Nutznießer des Fremdenverkehrs ist auch der Fiskus zu erwähnen, dem von den Hotelgeschäften und von den aus dem Fremdenverkehr verdienenden Steuerpflichtigen große Beträge zufließen.

Ein Teil des Bankgewerbes ist, soweit dies die örtlichen Verhältnisse mit sich bringen, aufs engste mit dem Fremdenverkehr verbunden. Viele Hotelbetriebe sind überdies Hypothekarschuldner und regeln ihren oft sehr bedeutenden Geldumsatz durch Vermittlung von Banken. An ausgesprochenen Fremdenorten ist das Wechselgeschäft (Change) vielfach das Hauptgebiet der bankmäßigen Betätigung.

„Von den Versicherungsunternehmungen, die der Fremdenverkehr ausschließlich befruchtet, sind die Versicherung gegen Diebstahl auf der Reise und die Regenversicherung zu nennen[25]," ungeachtet der normalen Hausversicherung gegen Brandschaden, Haftpflicht usw. Von anderen Gewerben, die vom Fremdenverkehr indirekt einen Nutzen ziehen, seien noch erwähnt:

[24] Vgl. Dr. H. Seiler: Schweiz. Verkehrskongreß 1933, S. 135.
[25] Vgl. Glücksmann, a. a. O., S. 82.

Elektrizitätswerke, Musiker und endlich die Presse und Graphik, die aus der Werbetätigkeit der Hotels, Orte und Länder einen schönen Ertrag haben.

Die New York Trust Co. veranstaltete eine Enquête, um festzustellen, wie sich die von den Touristen gemachten Ausgaben verteilen. Auf Grund ihrer Untersuchungen verteilen sich die Ausgaben folgendermaßen:

Beförderung der Reisenden (Bahn, Auto, Schiff, Flugzeug)	20%
Übernachtung in Hotels, Pensionen, Fremdenheimen usw.	20 „
Verpflegung in Hotels, Restaurants usw., davon kommen höchstens 15 bis 20% auf die Übernachtungshotels	25 „
Vergnügungen, Theater, Kino usw.	5 „
Kaffeehäuser, Konditoreien usw.	5 „

Von den Gesamtausgaben entfallen demnach 30 bis 35% auf Hotels. Die Hoteliers verausgaben wiederum zirka 30% für Personalkosten[26].

F. Fremdenverkehr und der gesamte Volkswohlstand.

Unsere bisherigen Ausführungen bestätigen die Worte des Bundesministers a. D. Stockinger, der sich über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs für den gesamten Volkswohlstand Österreichs, wie folgt äußerte: „Wenn vom Fremdenverkehr gesprochen wird, so herrscht trotz der bereits ziemlich weit verbreiteten Erkenntnis von der Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Wirtschaft der Länder und Städte noch immer in manchen Kreisen die Meinung, daß die Nutznießer dieses Wirtschaftsfaktors lediglich die Hotellerie und das übrige Gast- und Schankgewerbe seien. Bei einer Prüfung der Auswirkungen der öffentlichen Fremdenverkehrspropaganda darf man jedoch nicht die vielfachen Verästelungen übersehen, die der Einnahmestrom der Fremdenverkehrsbetriebe nimmt. Eine schier unerschöpfliche Reihe von Gewerben und Unternehmungen verdankt unseren Fremdenverkehrsbetrieben Arbeit und Verdienst. Die segensreichen Auswirkungen einer blühenden Fremdenverkehrsindustrie für die gesamte heimische Wirtschaft sind enorm[27]."

Die Zahl von 149 694 Betten, die im Jahre 1935 in Privathäusern in Österreich dem Fremdenverkehr zur Verfügung gestellt wurden, gibt gleich eine Vorstellung, „in welchem Umfange die Bevölkerung an der Entwicklung des Fremdenverkehrs interessiert ist, zumal wenn man weiß, daß die Haupteinnahmequellen der ländlichen Bewohner unserer Alpenländer neben Viehzucht und Holzwirtschaft eben die durch den Fremdenverkehr gegebenen Verdienstmöglichkeiten sind, und wie es um viele unserer Alpendörfer bestellt wäre, wenn ihnen nicht der Fremdenverkehr zu Hilfe käme. Andererseits ist aber schon so manches vordem weltverlassene Bergdorf durch den Fremdenverkehr zur internationalen Sommerfrische, zum mondänen Wintersportplatz geworden[28]."

Zum Vergleiche seien auch die Worte des Berner Regierungsrates Bösiger herangezogen, der den Fremdenverkehr als ein Gebiet nationaler Ar-

---

[26] Vgl. Österr. Hotelindustrie Nr. 1106 vom 15. Jan. 1936, S. 4.

[27] Österr. Reise- und Verkehrsnachrichten, Wien, 29. Juni 1935.

[28] Deinlein: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft, Neues Wiener Tagblatt vom 15. Jan. 1937.

beitsgemeinschaft bezeichnete. „Aus seinen Quellen gehen die Kanäle des Verdienstes hinaus in die verschiedenen Volksschichten, in die einzelnen Erwerbszweige, in die Verkehrsanstalten und das Gastgewerbe mit ihrem zahllosen Heer von Arbeitnehmern, in die Landwirtschaft, in das Handwerk, in die Industrie. Verkehr bringt Arbeit, mehr Verkehr bringt mehr Arbeit. Und Arbeitsbeschaffung ist zur Zeit das dringendste Problem[29]." Es ist unmöglich anzugeben, welchen ziffernmäßigen Ertrag die einzelnen Wirtschaftszweige aus dem Fremdenverkehr ziehen, da die statistischen Erhebungen und wissenschaftlichen Nachforschungen auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs noch nicht so weit fortgeschritten sind. Allerdings bemühte man sich, den Ertrag aus dem Fremdenverkehr für die gesamte Volkswirtschaft abzuschätzen. Dies geschieht, soweit es sich um den aus dem Ausland stammenden Fremdenverkehr handelt, im Rahmen der Zahlungsbilanz, von der später die Rede sein wird.

Während der Ausländerverkehr in der Zahlungsbilanz seinen Ausdruck findet, trägt der Inländerverkehr in erster Linie sehr stark zur Belebung der eigenen Wirtschaft durch eigene Volkskräfte bei. Bei der Darstellung des Inländerverkehrs haben wir bereits darauf hingewiesen, daß die österreichische Wirtschaft aus dem Inländerverkehr im Durchschnitt 100 Millionen Schilling pro Jahr gewinnt. Er hat aber auch noch eine andere Bedeutung, die darin liegt, daß der Inlandsreisende viele Orte und Gegenden aufsucht, die der Ausländer gar nicht kennt und nur ganz zufällig aufsucht. Der Inländer erschließt somit ganz neue Gegenden, macht sie unter seinen Landsleuten populär und schafft so die Vorbedingungen für den Ausländerverkehr der betreffenden Gegend. Viele Kurorte und Wintersportplätze verdanken dieser Tatsache ihre rasche Entwicklung und ihr Bekanntwerden im Auslande.

Schließlich hat der Inlandsverkehr insofern Bedeutung, als er die Passivseite in der Fremdenverkehrsbilanz entlastet. Je mehr es gelingt, die Inländer zu veranlassen, ihre Ferien in der Heimat zu verbringen, desto weniger Geld fließt aus diesem Anlaß ins Ausland und desto günstiger wird sich die Fremdenverkehrsbilanz gestalten. Man ist daher in allen Staaten und auch in Österreich darauf bedacht, den Inlandfremdenverkehr planmäßig zu fördern.

Die Propaganda, die an den Patriotismus der Mitbürger appelliert, könnte noch durch administrative Maßnahmen, wie zum Beispiel Verhinderung oder Erschwerung der Ausreise (hohe Paßgebühren, Ausreisesteuern, keine Zuteilung von Devisen usw.) der eigenen Staatsbürger verstärkt werden.

Die österreichische Bundesregierung war jedoch der Ansicht, daß tarifarische Maßnahmen der Verkehrsanstalten und insbesondere der Österreichischen Bundesbahnen wichtiger sind, als administrative, und hat auf diesem Gebiete viel getan, um den Binnenreiseverkehr zu beleben. Es seien hier nur einige der Inlandsbegünstigungen angeführt. So werden zum Beispiel den Inländern im Sommer- und Winterreiseverkehr nach einem Mindestaufenthalt von sieben Tagen bedeutende Ermäßigungen im Ausmaße von 50 bis 60% für die Rückfahrt zugestanden. Zur stärkeren Belebung einzelner Gebiete werden von Wien aus Sonderzüge geführt oder Einzelreisenden ganz

[29] Bösiger: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 21.

besondere Ermäßigungen eingeräumt. Eine Reihe von Spezialkarten, wie Blockfahrkarten, stark ermäßigte Rückfahrkarten, Sonn- und Feiertagskarten, Touristenkarten, Familienkarten, Rundreisekarten, Abonnements usw. wird ausgegeben, um den Inlandsverkehr zu beleben.

Je mehr eine Volkswirtschaft, wie etwa die österreichische, in ihrer Gesamtheit auf den Fremdenverkehr, insbesondere auf den Zustrom aus dem Auslande eingestellt ist, um so mehr müssen sich Schwankungen des Fremdenverkehrs in der übrigen Volkswirtschaft geltend machen und um so größer ist seine Bedeutung als wirtschaftsbelebender Faktor für die Gesamtheit. Die Wechselwirkung zwischen Wirtschaft und Fremdenverkehr ist also folgende: Auf der einen Seite ist der Fremdenverkehr in seiner Entfaltungsmöglichkeit von der Prosperität der Gesamtwirtschaftslage abhängig, auf der anderen Seite übt er die wichtige Funktion der Wirtschaftsbelebung um so stärker aus, je mehr das einzelne Gebiet auf ihn eingestellt ist.

V. Der Fremdenverkehr in volkswirtschaftlichen Bilanzen.

A. Allgemeine Betrachtungen über den Fremdenverkehr in der Zahlungs- und Wirtschaftsbilanz.

Die Frage, welche Bedeutung der Fremdenverkehr für den Staat habe, könnte man auch so formulieren, wie weit er zur Steigerung des Volkswohlstandes beitrage. Sombart gibt darauf die Antwort, wenn er sagt, „daß der Fremdenverkehr so weit wohlstandsfördernd wirke, als er irgendwelche Produktionskräfte belebe, die ohne ihn geschlummert hätten[1]." Diese Funktion tritt beim Auslandsverkehr infolge des Zuflusses von fremden Geldwerten und der damit verbundenen günstigen Beeinflussung der Zahlungsbilanz unmittelbar und am klarsten zutage. Ein Teil dieser Geldzuflüsse, nämlich der, der den Transport-, Beherbergungs- und Verpflegungsstätten zukommt, läßt sich leichter abschätzen, weil er augenscheinlicher ist. Wir bezeichnen ihn als den Bruttoertrag aus dem Ausländerverkehr im engeren Sinne des Wortes. Daneben läßt der aus dem Ausland kommende Fremde sein Geld auch anderen Zweigen der Volkswirtschaft zukommen, indem er für den persönlichen Verbrauch oder Gebrauch während seines Aufenthaltes (Kleidungsgegenstände, Rauchwaren usw.), ferner Andenken und andere Waren kauft, um sie ins Ausland mitzunehmen. Diese Einnahmen der Volkswirtschaft sind gewöhnlich zerstreut und infolgedessen unsichtbar. Darum pflegt man auch diesen Teil des Fremdenverkehrsertrages als unsichtbaren oder stillen Export zu bezeichnen. Was nun den Einkauf von Waren betrifft, so schätzt man die Ausgaben der Fremden, die mit eigenen Autos reisen, auf ein Viertel ihrer Gesamtausgaben, für die anderen Reisenden beläuft sich diese Schätzung auf 15%[2].

[1] Sombart: Das Bäderproblem im Lichte der Nationalökonomie in der Zeitschrift Verkehr und Bäder vom 22. Sept. 1926.

[2] Vgl. Hotelind. Nr. 1100 v. 15. Okt. 1935, S. 2, offiz. Organ des Zentralverbandes der Hoteliers Österreichs.

Erwähnt sei noch, daß manche Autoren unter dem stillen Export den gesamten Fremdenverkehr im übertragenen Sinn verstehen. Die Einnahmen der Transportanstalten als Exporteinnahmen anzusehen, ist wissenschaftlich zu weit aufgefaßt, da man sonst sämtliche Aktivposten der Zahlungsbilanz ebenfalls als „unsichtbaren" Export ansehen könnte. Wir wollen uns darum dieser Begriffsauslegung nicht anschließen und verstehen unter „stillen oder unsichtbarem" Export die Gesamtheit der Güter, die von den ausländischen Gästen außerhalb des Transport-, Verpflegungs- und Beherbergungsgewerbes erworben werden, und in der Ausfuhrstatistik nicht erscheinen. Simkowsky (a. a. O. S. 15) glaubt, daß unter dem Begriff des stillen Exportes nur jene Waren verstanden werden sollen, die gelegentlich der Reise gekauft werden, um ins Ausland mitgenommen zu werden, nicht hingegen jene Waren, die als unmittelbarer und notwendiger Reisebedarf gekauft und im Inland gebraucht oder verbraucht werden.

Unserer Ansicht nach hat der Kauf von Waren im letzteren Falle zwar dieselben Wirkungen für die Volkswirtschaft wie im ersteren Falle, da in beiden Fällen Güter gegen ausländische Geldwerte an ausländische Kunden verkauft werden. Da aber beim eigentlichen Verbrauch oder Konsum kein Export vorliegt, so können wir uns der Meinung Simkowskys anschließen. Im übrigen geht der Konsum im Inland manchmal sogar weiter, denn man verkauft gegen fremde Währungen oder Devisen sogar solche inländischen Produkte, für die man sonst im Ausland weder Absatz gesucht noch gefunden hätte. (Ausschank des „Heurigen" (heurigen Weines) in Gaststätten, Buschenschenken, der überhaupt nicht transportfähig ist.)

Der stille Export ist gewissermaßen bevorzugt, denn die Ausländer bezahlen die Waren und Arbeitsleistungen bar im Inland, wobei die Aufwendungen für den Transport, Versicherung usw. für den Exporteur wegfallen. Überdies werden noch andere Schwierigkeiten des Exports, wie das Studium der ausländischen Märkte, die Herstellung der Beziehungen mit dem Abnehmer, Kreditfragen erspart. Allerdings ist der „stille Export" wie jeder andere Export mit Propagandaspesen belastet, die auf diesem Gebiete weniger denn je vermeidlich sind[3].

Der Bruttoertrag des Ausländerverkehrs im engeren Sinne des Wortes und der stille Export bilden zusammen den Bruttoertrag des Ausländerverkehrs im weiteren Sinne des Wortes. Da beide Posten ausländische Werte darstellen, die dem Fremdenverkehrslande zufließen, haben sie Einfluß auf die Zahlungbilanz.

Wenn man von der Beeinflussung der Zahlungsbilanz durch den Fremdenverkehr spricht, so muß man in erster Linie an den Ausländerverkehr denken. Da durch ihn der Wirtschaft ein Teil des fremden Volksvermögens zufließt, erzielt das Reiseland einen absoluten Gewinn für seine Zahlungsbilanz. Dieser Gewinn ist um so größer, je mehr die von den Ausländern erworbenen Werte in persönlichen Diensten und heimischen Produkten bestehen.

Aber auch der inländische Fremdenverkehr kommt der Zahlungsbilanz zugute, da durch ihn die Ausfuhr sonst für Auslandsreisen aufzuwendender inländischer Zahlungsmittel unterbleibt. „Starker Inlandsverkehr macht

[3] Vgl. Deinlein: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft, Neues Wiener Tagblatt vom 15. Jan. 1937.

eben Auslandsreisen entbehrlich und mildert somit die damit verbundenen, ungünstigen Wirkungen auf die Zahlungsbilanz[4]."

Als Gegenposten des Bruttoertrages sind zu betrachten: Die Ausgaben der Inländer für ihre Auslandsreisen; dann Auslandsbezüge an Lebens- und Genußmitteln und anderen Waren, die für die Bedürfnisbefriedigung der Fremden notwendig sind; die Ausgaben für ausländische Angestellten, die in der Fremdenverkehrsindustrie beschäftigt sind, schließlich die für den Fremdenverkehr aufgewendeten Werbekosten im Ausland und andere Geldwerte, die im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr ins Ausland strömen.

Vom Standpunkte der Zahlungsbilanz aus betrachtet, sieht eine Fremdenverkehrsbilanz einer Volkswirtschaft in großen Zügen folgendermaßen aus:

Aktivseite	Passivseite
1. Bruttoertrag aus dem Ausländerverkehr im engeren Sinne des Wortes.	1. Ausgaben der Inländer im Ausland.
	2. Wert der für die Befriedigung der Ausländer importierten Güter.
2. Ertrag aus dem „stillen" Export.	3. Ausgaben für ausländische Angestellte, die in der Fremdenverkehrsindustrie arbeiten.
	4. Kosten der Fremdenverkehrswerbung im Auslande und Wert anderer durch den Fremdenverkehr verursachten Geldüberweisungen.

Der Unterschied zwischen der Aktiv- und Passivseite gibt uns den Nettoertrag der Volkswirtschaft aus dem gesamten Fremdenverkehr bzw. den Werteverlust des Nationalvermögens an. Eine richtige Berechnung der Aktiv- und Passivposten der Fremdenverkehrsbilanz ist sehr schwierig, weil die Grundlagen der meisten Erhebungen unsicher und unverläßlich sind und weil der Fremdenverkehr in seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung erst seit kurzer Zeit erkannt wurde und daher wissenschaftlich wenig durchforscht ist. Man muß sich deshalb mit Schätzungen begnügen. Diese vermögen jedoch immerhin gewisse Anhaltspunkte der Fremdenverkehrspolitik zu geben, wenn sie von unabhängigen Fachleuten auf Grund gewissenhafter Beobachtung und Würdigung aller einzelnen wirtschaftlichen Erscheinungen gemacht werden[5]. Zahlungsbilanzmäßig betrachtet, stellt sich der Ausländerverkehr vielfach als das wirksamste Mittel zum Ausgleich einer passiven Handelsbilanz dar. Denn die Fremdenindustrie kann infolge ihrer natürlichen Verbundenheit mit dem Lande durch ausländische Konkurrenz nicht ohne weiteres verdrängt werden, und ist in dieser Hinsicht bedeutend günstiger gestellt als die Warenexportindustrie[6].

Wenn man den Fremdenverkehr einzig und allein nach seinem Einfluß auf die Zahlungsbilanz betrachtet, so kann man dadurch noch nicht den Fremdenverkehr volkswirtschaftlich richtig beurteilen, weil man den gesamten Verkehr der Inländer innerhalb der Staatsgrenzen außer acht läßt. Man sollte daher auch den Ertrag der Volkswirtschaft aus dem Inländerverkehr immer

[4] Vgl. Simkowsky, a. a. O., S. 17.
[5] Vgl. Gebert: Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz, Salzburg, S. 5 ff.
[6] Vgl. Stucki: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 42.

berechnen und ihn gemeinsam mit dem Bruttoertrag aus dem Ausländerverkehr im weiteren Sinne des Wortes in einer Bilanz aufstellen. Dies wäre ganz gut in einer allgemeinen Wirtschaftsbilanz möglich, die neben dem im Auslande auch die im Inlande entstandenen Wertvermehrungen und Wertverminderungen des Nationalvermögens darstellt. Wir geben zu, daß die Aufstellung einer solchen Bilanz Schwierigkeiten bietet, glauben aber, daß man sie überwinden kann. Gegenwärtig werden nur Zahlungsbilanzen aufgestellt und es wird der Fremdenverkehr deshalb hauptsächlich nach seiner Zahlungsbilanzpost geschätzt. Erwähnt sei aber, daß man in Österreich versucht hat, den Ertrag aus dem Inländerverkehr abzuschätzen und die Bemühungen fortsetzt.

Daß eine solche Wirtschaftsbilanz für eine volkswirtschaftliche Beurteilung des Fremdenverkehrs gute Dienste leisten kann, wollen wir am österreichischen Fremdenverkehr zeigen. Der Nettoertrag aus dem Ausländerverkehr wird im Durchschnitt auf 200 Millionen Schilling geschätzt, der Ertrag aus dem Inländerverkehr auf 100 Millionen Schilling. Sieht man sich aber nur die Zahlungsbilanzpost an, so könnte man glauben, daß den Fremdenverkehrsbetrieben 200 Millionen Schilling zufließen, während es in Wirklichkeit 300 Millionen Schilling sind.

B. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Zahlungsbilanz.

Unter den Posten der österreichischen Zahlungsbilanz nimmt der Fremdenverkehr eine besonders wichtige Stellung ein. Für die Berechnung des volkswirtschaftlichen Erfolges des Fremdenverkehrs sind die Übernachtungen der Ausländer maßgebend. Wenn man die Übernachtungsziffer mit dem durchschnittlichen Tagesaufwand multipliziert, so ergibt sich der Bruttoertrag, den die Ausländer ins Land gebracht haben, also der Bruttoertrag des Fremdenverkehrs im weiteren Sinne des Wortes[7]. Die Schwierigkeit der genauen Erfassung des Tagesaufwandes ist auf die zahlreichen, nicht kontrollierbaren Ausgaben zurückzuführen. Man ist also hiebei auf Schätzungen angewiesen, die sich auf verschiedene Anhaltspunkte stützen. Der Aufwand ist je nach dem Aufenthaltsorte verschieden, er wird in der Großstadt oder dem mondänen Kurort oder Bad bedeutend höher sein als in einem Gebirgsdorf oder einer einfachen Sommerfrische. Ferner kommt die finanzielle Leistungsfähigkeit eines jeden einzelnen in Betracht. Hier können wir wieder zwischen zahlungskräftigen Nationen (Reisenden der westeuropäischen Staaten und Amerika) und den Fremden aus den Nachfolgestaaten und dem Deutschen Reiche unterscheiden. Schließlich müssen wir die Aufenthaltsdauer berücksichtigen. Je kürzer die Aufenthaltsdauer, um so höher werden die durchschnittlichen Tageskosten sein; eine längere, durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist jedoch vom Standpunkt der Fremdenverkehrsbetriebe (Hotellerie) erwünschter.

Dr. Erich Gebert gelangt zur Annahme, daß der Ausländer in Österreich im Durchschnitt (einschließlich Reise) 25 bis 30 Schilling pro Tag und außerdem 30 Schilling während seines Gesamtaufenthaltes als Anteil für den „stillen Export" ausgegeben hat. Diese Einheitsverbrauchssätze sind jedoch ab 1933 mit fallenden Ziffern anzunehmen, da die Möglichkeit im Wege des

[7] Vgl. das Kapitel über die Zahlungsbilanz, S. 58.

stillen Exports Aufwendungen zu machen, seither ständig sank und auch die Qualität der Fremden Wandlungen durchmachte. Unter Zugrundelegung der obenerwähnten Ausgabeziffern und Berücksichtigung der fallenden Tendenz gelangte die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Salzburg zu folgenden Nettoerträgen[8] aus dem österreichischen Fremdenverkehr:

Jahr	Nettoerträge aus dem österreichischen Fremdenverkehr
1926	150 Millionen Schilling
1927	180 „ „
1928	200 „ „
1929	180 „ „
1930	270 „ „
1931	250 „ „
1932	230 „ „
1933	180 „ „
1934	110 „ „
1935	200 „ „
1936	210 „ „

Zu anderen Ergebnissen gelangte die Abteilung für Währung und Staatskredit im Bundesministerium für Finanzen.

Die Bruttoeinnahmen aus dem Ausländerverkehr im weiteren Sinne des Wortes beliefen sich nach den Berechnungen des Finanzministeriums im

Jahre	1924	auf	203	Millionen Schilling
„	1925	„	214	„ „
„	1926	„	218	„ „
„	1927	„	270	„ „
„	1928	„	320	„ „
„	1929	„	290	„ „

Von den Bruttoeinnahmen ist ein rund 25%iger Abzug, zirka 50 bis 60 Millionen Schilling für den passiven Fremdenverkehr Österreichs (Kosten der Auslandsreisen von Österreichern) zu machen, um den Nettoertrag des Ausländerverkehrs für Österreich festzustellen. Für die Jahre 1924 bis 1929 kann nach Ansicht des Bundesministeriums für Finanzen der Nettoertrag wie folgt angegeben werden[9]:

1924	155			Millionen Schilling
1925	160			„ „
1926	160			„ „
1927	210	bis	220	„ „
1928	244	„	254	„ „
1929	190	„	200	„ „

In den späteren Jahren wurden die Berechnungen des Finanzministeriums wegen Personalmangels nicht mehr fortgesetzt.

Seit dem Jahre 1934 werden die Berechnungen des Ertrages aus dem Fremdenverkehr vom Handelsministerium durchgeführt. Die Schätzungen des

[8] Es sind die Netto-Erträge des Ausländerverkehrs im weiteren Sinne gemeint, also einschließlich des „stillen Exports". Statt „Netto-Ertrag" könnte man auch sagen „Aktivüberschuß aus dem gegenseitigen Reiseverkehr".

[9] Gemeint sind hier die Netto-Erträge des Fremdenverkehrs im weiteren Sinne des Wortes, also einschließlich des stillen Exports.

Handelsministeriums belaufen sich für die Jahre 1933 bis 1936 auf folgende Ziffern[10]:

1933	85	Millionen Schilling
1934	143 bis 150	„ „
1935	175	„ „
1936	200	„ „

„Die Tatsache, daß die für die einzelnen Jahre von den einzelnen Stellen errechneten Ziffern voneinander abweichen, kann nicht wundernehmen, da man ja in vieler Hinsicht auf bloße Schätzungen angewiesen ist; wir können in der Salzburger Kammer immerhin für uns die erfreuliche Feststellung machen, daß das Handelsministerium bei allen offiziellen Verlautbarungen immer mehr auf unsere Ziffern als diejenigen zurückkommt, die den wirklichen Verhältnissen offenkundig am nächsten kommen[11]."

Bei Nachrechnung der Nettoerträge aus dem österreichischen Fremdenverkehr kommen auch wir zu ähnlichen Ergebnissen wie Dr. Gebert. Wir möchten daher an dieser Stelle für einige Jahre vergleichsweise Berechnungen anstellen. Im Jahre 1927 sind 6,44 Millionen Logiernächte zu verzeichnen. Bei einem Tagesaufwand von 30 Schilling ergibt sich ein Betrag von 183,2 Millionen Schilling. Für Einkäufe der Fremden kann man für dieses Jahr 35 Schilling pro Person annehmen, was bei 1,46 Millionen Fremdenmeldungen einen Betrag von 52 Millionen Schilling ergibt. Die Bruttoeinnahmen aus dem Fremdenverkehr ergeben daher 235 Millionen Schilling, wovon die Ausgaben der Österreicher im Auslande mit zirka 56 Millionen Schilling in Abzug zu bringen sind, so daß der Nettoertrag 179 Millionen Schilling ausmacht. Für das Jahr 1932 ergibt sich folgende Berechnung: 8,8 Millionen Logiernächte mit einem Tagesaufwand von 30 Schilling ergeben 264 Millionen Schilling, dazu kommen die Einkäufe von 1,3 Millionen Fremden à 25 Schilling = 32 Millionen Schilling, ergibt daher einen Bruttoertrag von 297 Millionen Schilling, abzüglich passiver Fremdenverkehr 60 Millionen Schilling, verbleiben somit 237 Millionen Schilling als Nettoertrag. Jahr 1936: 6,3 Millionen à 30 Schilling = 188 Millionen Schilling plus Einkäufe 1 Million Fremde à 30 Schilling = 30 Millionen Schilling, zusammen 218 Millionen Schilling, minus passiver Fremdenverkehr 20 Millionen Schilling, verbleibt ein Nettoertrag von 198 Millionen Schilling.

„Durch den Vergleich des Fremdenverkehrs mit den wichtigsten Posten der Handelsbilanz wird seine große Bedeutung als Wirtschaftsfaktor besonders deutlich sichtbar. So finden wir beispielsweise im Jahre 1935 den Wert der gesamten Holzausfuhr mit 90 Millionen Schilling angegeben, ebenso den des Exportes von Eisenwaren; Baumwollgarne und Baumwollwaren erreichten zusammen einen Ausfuhrwert von 70 Millionen Schilling, Papier- und Papierwaren zusammen einen solchen von 48 Millionen Schilling, dann kommen Wollgarne und Wollwaren mit 45 Millionen Schilling und schließlich Metallwaren mit 38 Millionen Schilling. Würde also der Fremdenverkehr als stiller Export auch auf die Ausfuhrseite gesetzt werden, so wäre er — unbestritten an der Spitze[12]."

---

[10] Es handelt sich hier um Netto-Erträge des Ausländerverkehrs im weiteren Sinne des Wortes, also einschließlich des stillen Exports.

[11] Aus einem Brief des Herrn Dr. E. Gebert an den Verfasser.

[12] Deinlein: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft, Neues Wiener Tagblatt vom 15. Jan. 1937.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Zahlungsbilanz besonders für Länder mit einer passiven Handelsbilanz groß ist. Nachstehend geben wir einen Vergleich zwischen dem Passivum der österreichischen Handelsbilanz und dem Aktivsaldo des Fremdenverkehrs.

Jahr	Passivum der österr. Handelsbilanz	Nettoerträge der österr. Fremdenverkehrsbilanz nach Berechnungen von Dr. Gebert	Deckungsverhältnis des Fremdenverkehrs zum Handelsbilanzpassivum
	in Millionen Schilling		Prozent
1924	1,486	155	10
1925	937	160	17
1926	1,070	150	14
1927	1,086	180	16
1928	1,065	200	19
1929	1,104	180	16
1930	852	270	32
1931	867	250	29
1932	619	230	37
1933	373	180	48
1934	292	110	38
1935	311	200	64

Da das Passivum der Handelsbilanz stark zurückgegangen ist, ist die Bedeutung des Nettoertrages des Fremdenverkehrs für die Überbrückung jenes Passivums relativ gestiegen. Während 1924 der Fremdenverkehrsertrag nur etwa 10% des Passivums der Handelsbilanz deckte, beträgt die Deckungsquote für 1935 64%.

In den Aktivwerten bzw. Nettoerträgen der österreichischen Fremdenverkehrsbilanz sind neben den Erträgen des Fremdenverkehrs im engeren Sinne des Wortes auch die Erträge aus dem „stillen" Export enthalten. Betont sei noch, daß dabei der Ertrag aus dem stillen bzw. „unsichtbaren" Export von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

Ein großer Teil des „unsichtbaren Exportes" besteht in Reiseandenken. Österreich bemüht sich deshalb bei der Fabrikation von Andenken ein hohes Geschmacksniveau zu erreichen und dadurch den guten Ruf seiner Kunst und seines Kunstgewerbes zu wahren. In diesem Sinne arbeitet auch das Amt für Wirtschaftspropaganda, das durch Veranstaltung von Wettbewerben und Ausgabe einer offiziellen, die Geschmackswertigkeit eines Andenkenartikels aufzeigenden Punze bemüht ist, den Andenkenkitsch abzubauen.

Bemerkenswert ist auch der Umstand, daß die ziffernmäßig nicht erfaßbaren Bestandteile des Fremdenverkehrs in den letzten Jahren zugenommen haben. Einzelne Stichproben zeigen in sehr erfreulicher Weise, daß gerade die Einkäufe der ausländischen Besucher in Österreich erheblich gestiegen sind, was beispielsweise für die sich mehrenden Besucher aus dem fernen Osten, vor allem die Inder, gilt. Sodann scheinen auch die Einlieferungen von Valuten durch die Ausländer darauf hinzudeuten, daß der „stille Export", dessen Ziffern eben infolge schwieriger Erfaßbarkeit weder in der Handels- noch in der Zahlungsbilanz direkt erscheinen, einen sehr bedeutenden Umfang angenommen haben.

In den letzten Jahren bietet der Fremdenverkehr eine besonders erfreuliche Erscheinung für die österreichische Zahlungsbilanz. Wenngleich er den früheren Höchststand wohl noch nicht erreicht hat, so hat er sich doch im Verhältnis zu den schlimmsten Krisenjahren bedeutend gebessert und konsolidiert. Besonders wichtig ist die eben erwähnte Besserung. Der Ausfall der deutschen Touristen ist zu einem sehr erheblichen Teil durch einen neuen Fremdenzustrom aus kapitalkräftigeren Weststaaten kompensiert worden. Der Fremdenverkehr hat dadurch eine relativ starke Intensivierung hinsichtlich der Kapitalstärke der Besucher erfahren.

Neben dem großen Anteil an dem Erfolg der letzten Fremdenverkehrsjahre, den die österreichische Fremdenverkehrspropaganda aufzuweisen hat, waren es vor allem auch die niedrigen Hotelpreise. die ganz besonders zu der beträchtlichen Frequenzsteigerung beigetragen haben. Es nimmt daher nicht wunder, daß trotz dieser Vermehrung und der starken Besetzung der Hotelbetriebe keine wesentlich höheren Einnahmen erzielt wurden, zumal die Pauschalreisenden in ungewöhnlichem Maße zugenommen haben, denen bekanntich in der Preiskalkulation fast immer besonderes Entgegenkommen gewährt wird.

Aus unseren bisherigen Ausführungen ergibt sich nun die selbstverständliche Notwendigkeit, für die Erhaltung und weitere Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs das Menschenmöglichste zu tun. Es ist zu beachten, daß der Reiseverkehr nach Österreich zu rund 50% aus Ländern erfolgt, die zu Ende des Jahres 1936 ihre Währungen abgewertet haben. Es besteht somit die Gefahr, daß der Strom aus diesen Ländern zurückgeht, daß außerdem diese Länder Reisende aus den nicht abgewerteten Staaten in bedeutendem Maße von Österreich ablenken und an sich ziehen, ja daß vielleicht mehr Österreicher als bisher Länder mit abgewerteter Währung aufsuchen werden.

So wie man nun der Industrie mit Exportprämien hilft, so wird man auch den Fremdenverkehr in irgendeiner Weise stützen müssen. Der Möglichkeiten gibt es viele: Verstärkte Propaganda, größere Bahnermäßigungen, zum Beispiel freie Rückfahrt, billigeres Benzin für ausländische Automobilisten, günstige Pauschalarrangements, Hotelgutscheine, verbilligte Reiseschillinge usw.

Um nachzuweisen, welche große Bedeutung der Fremdenverkehr Österreichs im Vergleiche zu dem der anderen Staaten Europas einnimmt, seien einige Ziffern genannt, die der deutsche Hauptausschuß für Fremdenverkehr am 16. Februar 1931 bekanntgegeben hat. Es wurde dort festgestellt, daß der Reinertrag (Nettoertrag) aus dem Fremdenverkehr beträgt für:

Frankreich	1½	Milliarden Reichsmark
Italien	300	Millionen „
Schweiz	240	„ „
Österreich	120	„ „

„Seither ist Österreich auf den dritten Platz mit 150 Millionen Reichsmark aufgerückt, während die Schweiz mit 140 Millionen Reichsmark nun den vierten Platz einnimmt." (Denkschrift des Zentralverbandes der Hoteliers Österreichs 1934.)

VI. Staatliche Fremdenverkehrspolitik.

Die Ursachen ihrer Entstehung.

Vor dem Kriege begnügte man sich in fast allen Staaten mit der privaten Betreuung des Fremdenverkehrs, und man war weit davon entfernt, diesen Wirtschaftszweig mit den Mitteln der Wirtschaftspolitik zu pflegen. Erst in der Nachkriegszeit ging man dazu über, das Gebiet der Fremdenverkehrspflege aus dem Bereiche der reinen Vereinstätigkeit herauszuheben und mit einer staatlichen Wirtschaftspolitik zu betreuen.

So wie der Schweiz, dem Fremdenverkehrsland par excellence, das Ausbleiben der fremden Gäste während des Krieges große Ausfälle brachte, so sind andere Staaten infolge ihrer Finanzschwierigkeiten in den letzten Jahren darauf gekommen, welche Summen ihre ins Ausland reisenden Bürger devisenmäßig beanspruchen, und welche Bedeutung ein vermehrtes Heranziehen fremder Touristen für den Finanzhaushalt und die Volkswirtschaft haben kann.

Besonders in jenen Staaten, die der Friedensschluß mit ihrer jahrhundertalten Wirtschaftsstruktur in neue Grenzen fügte, die hiezu gar nicht paßten, war von Anfang an und für absehbare Zeit mit einem bedenklichen Übergewicht der Passivposten der Zahlungsbilanz zu rechnen, und man sah sich genötigt, nach anderen ergiebigen Quellen für die Belebung der Volkswirtschaft sich umzusehen. Beim Studium der Handels- und Zahlungsbilanz stieß man naturgemäß auf den im hohen Maße steigerungsfähigen Fremdenverkehr.

Das Interesse des Staates für den Fremdenverkehr erwachte auch aus anderen Gründen. Je größer die Schwierigkeiten des Warenexportes wurden, um so mehr suchte man Betätigungsgebiete, die nicht im gleichen Maße bekämpft sind, wie das Gebiet des internationalen Handelsverkehrs, und man überzeugte sich rasch in vielen Staaten, daß diese Betätigungsmöglichkeit auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs liegt.

Die von den ausländischen Reisenden mitgebrachten Gelder üben nämlich dieselbe Wirkung aus wie der aus dem Warenexport erzielte Erlös. „Eine pflichtbewußte staatliche Wirtschaftspolitik wird daher den Fremdenverkehr und alles, was ihm dienen kann, ebenso sorglich pflegen, verwalten und schützen, wie dies auf dem Gebiete des Güterverkehrs (vor allem des Außenhandelsverkehrs) der Fall ist[1]." Schaffung von Arbeitsmöglichkeiten einerseits und Ausgleich der Zahlungsbilanz mit dem Ausland andererseits, müssen als Richtlinien staatlicher Fremdenverkehrspolitik gelten[2].

Fremdenverkehr und innere Wirtschaftspolitik.

A. In allgemeiner Darstellung.

Zur Ausdehnung der inneren Wirtschaftspolitik auf den Fremdenverkehr führte unter anderem die auf ihrem Gebiete sich bemerkbar machende „Überproduktion", die sich in der Vermehrung der Hotels und gast-

[1] Gebert: Archiv für Fremdenverkehr 1931, S. 43.

[2] Vgl. Stucki: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, a. a. O., S. 46.

gewerblichen Betriebe, der Verkehrsmittel und in manchen Ländern in starker Vermehrung der Fremdenverkehrsorte äußerte. Diese Überproduktion führte in einzelnen Ländern zu Hotelbauverboten und anderen gesetzlichen Begrenzungen. Auch die systematische Unterbietung der Preise veranlaßte manche Regierungen, sich mit dem Fremdenverkehr näher zu beschäftigen. Nebenbei sei noch bemerkt, daß die Preisunterbietung auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs für die Gesamtwirtschaft viel gefährlicher ist als in anderen Wirtschaftszweigen. In Fremdenverkehrsbetrieben — Hotels und Verkehrsunternehmungen — ist nämlich der Anteil des Anlagekapitals und infolgedessen der festen Kosten gewöhnlich viel größer als zum Beispiel in Handelsbetrieben. Die Preisunterbietung kann daher bei Fremdenverkehrsbetrieben eine viel längere Amortisation des Anlagekapitals als die sachlich gegebene verursachen, dadurch die Einrichtungen überaltern lassen, die Nichterfüllung von Zahlungsverpflichtungen herbeiführen und schließlich einen Zusammenbruch der belasteten Betriebe zur Folge haben. Und da es sich hiebei nicht mehr um eine nur privatwirtschaftliche, sondern um eine volkswirtschaftliche Frage, um die Erhaltung nationaler Wirtschaftssubstanz handelt, ist die staatliche Beaufsichtigung der Preise vollständig gerechtfertigt.

Natürlich muß sich diese Wirtschaftspolitik nicht nur auf die Untergrenze, sondern auch auf die Obergrenze der Preise beziehen. Denn auch zu hohe, durch Selbstkosten nicht gerechtfertigte Preise können die Interessen der Gesamtwirtschaft schädigen, weil sie Fremde abschrecken und als eine Art Gegenpropaganda wirken können.

Eine weitere Aufgabe der inneren Wirtschaftspolitik ist die Beaufsichtigung und Aufrechterhaltung der Qualität der im Fremdenverkehr abzugebenden Leistungen. Zum Teil sind derartige Vorschriften in der allgemeinen Gewerbeordnung und in anderen gewerbepolizeilichen Bestimmungen enthalten. Vieles muß jedoch im Interesse des Fremdenverkehrs durch Sondervorschriften geregelt werden.

„Man stellt die Sorge um die technischen Voraussetzungen des Fremdenverkehrs und ihre Verbesserung in den Vordergrund, man verbessert nicht nur Straßen, richtet die Eisenbahnverkehrspolitik nach den Interessen des Auslandsverkehrs ein, sondern man ruft von allen Seiten nach Verbesserung und Modernisierung der Gaststätten. Die Überwachung der gewerbepolizeilichen Vorschriften im Hotel- und Gastgewerbe erfolgt ausschließlich unter dem Gesichtswinkel der Berücksichtigung der Wünsche des Fremdenpublikums, die kleinste Sorge, die irgendwo ein Gast noch haben könnte, wird zur res publica[3]."

In das Gebiet der staatlichen Qualitätskontrolle gehört auch die Schulung des Bahn- und sonstigen öffentlichen Personals für Fremdenverkehrszwecke, die Förderung der Ausbildung eines qualifizierten Personals für Gaststätten und gesetzliche Maßnahmen für Kurorte und Sommerfrischen. Es muß auch dafür vorgesorgt werden, daß die Plätze, die sich des Titels „Kurort" oder „Sommerfrische" bedienen, bestimmten Mindestanforderungen entsprechen.

Zu den besonderen Aufgaben der Wirtschaftspolitik gehören die Erleichterung des Reiseverkehrs, die Einflußnahme auf die Erstellung ineinandergreifender Fahrpläne, die Beeinflussung des Paß- und Zollwesens und der Grenzabfertigung.

---

[3] Gebert: Halbheiten der zwischenstaatlichen Vertragspolitik, S. 26.

Ebenso wie der Warenexport durch ein gut ausgebautes System von Exporttarifen gefördert wird, kann auch der Personenverkehr, insbesondere derjenige vom Ausland, durch geschickte Bahntarifpolitik weitgehend unterstützt werden. In der Tat gibt es kaum mehr einen Staat, der nicht für einen mehrtägigen Aufenthalt ansehnliche Tarifvergünstigungen gewährt. Im Interesse des Reisenden dürfen aber die Voraussetzungen für die Erlangung von Ermäßigungen nicht zu umständlich sein und müssen in weiten Kreisen des Auslandes bekanntgemacht werden.

Ein anderer Weg, von der Währungsseite her auf den Fremdenverkehr Einfluß zu nehmen, ist die Devalvation, die Abwertung des Goldgehaltes der Währungseinheit. Sie wurde im Laufe der letzten Jahre von fast allen Ländern durchgeführt. Letztens haben wir sie im September 1936 von Frankreich, von der Schweiz, von Holland, Italien und der Tschechoslovakei erlebt. Die Abwertung wirkt solange auf den Fremdenverkehr belebend als der Stand der Lebenshaltung nicht entsprechend steigt und den Anreiz der verbilligten Valuta für den Ausländer nicht aufhebt. Die Reisen in ein Land werden vermehrt, sobald dort infolge der geringen Belastung die Leistungen besser und billiger sein können und die Kosten einer weiteren Reise durch Ersparnisse im Gastlande aufgewogen oder gar überkompensiert werden. So verbrachten zum Beispiel viele Schweizer Familien in den Jahren 1934 bis 1936 ihre Ferien in Österreich, wo sie der Aufenthalt trotz der manchmal weiteren Fahrt billiger zu stehen kam, als in der eigenen Heimat. (Vergleiche den Anteil der Schweizer in der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik S. 22/23.)

Trotz dieser zweifellosen Vorteile, welche die Abwertung für den Fremdenverkehr bringt, kann sie vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht empfohlen werden. Jeder Eingriff in die Währungspolitik ist ein Willkürakt, der nur unter außerordentlichen politischen Verhältnissen gewagt werden kann. Die Abwertung hat ja, wie alle Eingriffe in die Wirtschaftsgesetze auch ungewollte Auswirkungen, zum Beispiel die unausbleiblichen Lohnbewegungen infolge der künstlich geschaffenen Teuerung. Nähere Ausführungen über Währungsfragen fallen nicht in den Rahmen dieser Arbeit und seien deshalb nicht näher besprochen.

Der Fremdenverkehr macht sich auch in den Budgets der öffentlichen Körperschaften bemerkbar, denn aus öffentlichen Mitteln wird Propaganda getrieben. Für die Entwicklung des Fremdenverkehrs ist ja die Form und das Ausmaß s t a a t l i c h e r oder staatlich geförderter Propagandatätigkeit von entscheidender Bedeutung.

Mit der Fremdenverkehrswerbung im Ausland ist verknüpft das Bestreben, E r l e i c h t e r u n g e n zugunsten der fremden Reisenden zu schaffen. (Aufhebung des Sichtvermerks, entgegenkommende Behandlung der Automobilisten usw.)

Die staatliche Fremdenverkehrswerbung erstreckt sich neuestens auch auf die eigenen Staatsangehörigen. Als Abwehr gegen die ausländische Konkurrenz wurde der Kampf g e g e n d i e e n t b e h r l i c h e A u s r e i s e der Inländer aufgenommen. In manchen Ländern wird dieser Kampf nicht nur durch die Propaganda, sondern auch durch administrative Maßnahmen unterstützt.

Wir wollen nun im Folgenden sehen, wie sich in Österreich die innere Fremdenverkehrspolitik entwickelt hat.

B. Fremdenverkehr und innere Wirtschaftspolitik in Österreich.

1. Die innere Fremdenverkehrspolitik der Bundesländer.

Wir haben bereits im Kapitel über die Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs darauf hingewiesen, daß die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs eigentlich erst in den Nachkriegsjahren ganz erkannt worden ist. Darum beginnt auch die staatliche Fremdenverkehrspolitik erst im neuen Österreich sich zu entwickeln. Schon die erste österreichische Bundesverfassung stellte, ihrem föderalistischen Charakter entsprechend, die Pflege des Fremdenverkehrs unter die Kompetenz der einzelnen Bundesländer[4].

„In den einzelnen Bundesländern bestehen verschiedene Einrichtungen für den Fremdenverkehrsdienst, zum Teil sind es Referate oder Ämter der Landesregierungen, zum Teil sogenannte Landesverbände für Fremdenverkehr, Organisationen, die auf vereinsmäßiger Grundlage aufgebaut sind.

In der Nachkriegszeit hat sich in den meisten Bundesländern die Neigung gezeigt, die vereinsmäßige Grundlage zu verlassen und eine mehr oder minder feste Bindung an die Landesregierung in amtlicher Form zu schaffen[5]."

Tirol war das erste Bundesland, das das Fremdenverkehrswesen durch Gesetz vom 15. Dezember 1920, also erst zwei Jahre nach Kriegsbeendigung gesetzlich regelte. Als ausführende Stelle wurde das Tiroler Landesverkehrsamt errichtet, dem nach § 1 dieses Gesetzes „Wahrnehmung, Förderung und Vertretung der Interessen des Fremdenverkehrs in Tirol" zukam. Durch Übertragung der Leitung des Wirkungskreises für den Fremdenverkehr an den zuständigen Referenten in der Landesregierung wurde zum ersten Male die bisher in Österreich übliche, rein private Grundlage der Fremdenorganisationen verlassen. Dieser Aufbau diente später auch den anderen Bundesländern als Vorbild.

„Seither hat sich in Tirol, aber auch in den anderen Bundesländern, die Landesgesetzgebung wiederholt mit der Fremdenverkehrsförderung, und besonders mit der Schaffung ihrer finanziellen Grundlagen befaßt[6].

Vorbildlich wurde die Organisation der Fremdenverkehrsförderung in Tirol durch das Gesetz vom 13. Mai 1932 geregelt. Es enthält die genauen Bestimmungen über die Errichtung der öffentlichen Verkehrsvereine, deren Mitglieder, Mittel und Organe. Laut § 16 können mehrere Verkehrsvereine auf Antrag der beteiligten Verkehrsausschüsse durch Bescheid der Landesregierung zu einem Verkehrsverband zusammengefaßt werden.

Die Förderung und Vertretung der Angelegenheiten des Fremdenverkehrs im ganzen Lande obliegt — wie schon oben erwähnt — dem Landesverkehrsamt. „Als beratende und beschließende Körperschaft besteht ein Landesverkehrsrat und ein aus dessen Mitte gebildeter Vollzugsausschuß. Dem Landesverkehrsamt obliegt die Vorbereitung der Sitzungen, die Durchführung der Beschlüsse des Landesverkehrsrates und des Vollzugsausschusses, und besonders:

---

[4] Vgl. Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 105 ff.

[5] Vgl. Deinlein: Handbuch für den österreichischen Fremdenverkehr, Wien 1934, S. 48.

[6] Deinlein, a. a. O., S. 48.

1. Die selbständige Einbringung von Anträgen in Angelegenheiten des Fremdenverkehrs und des Heimatschutzes auf Aufforderung der Bundes- und Landesbehörden.
2. Die Erstattung von Gutachten in Angelegenheiten des Fremdenverkehrs.
3. Die Unterstützung und Überwachung der Tätigkeit der Verkehrsvereine und Verkehrsverbände.
4. Die Mitwirkung bei der Durchführung von Maßregeln zur Förderung des Fremdenverkehrs nach den Anforderungen der Bundes- und Landesbehörden oder den Ersuchen der Gemeinden, sowie die Förderung aller Fremdenverkehrsangelegenheiten überhaupt.
5. Die Statistik des Fremdenverkehrs.
6. Der Betrieb der dem Landesverkehrsamt angegliederten Unternehmungen[7]."

Zur Bereitstellung von Mitteln für die Schaffung von Einrichtungen und Unternehmungen, die dem Fremdenverkehr im Lande Tirol dienen, besteht ein Fonds. „Dieser Fonds besitzt Rechtspersönlichkeit und wird vom Landesverkehrsamt verwaltet und vertreten. Die Mittel dieses Fonds werden aufgebracht durch:

a) die auf Grund dieses Gesetzes für allgemeine Zwecke des Tiroler Fremdenverkehrs zu leistenden Pflichtbeiträge;
b) freiwillige Beiträge von Gemeinden, Körperschaften, Vereinen und Einzelpersonen;
c) allfällige Beiträge des Bundes und des Landes;
d) die aus der Gebarung des Fonds sich ergebenden Erträgnisse.

Das Tiroler Gesetz kann als Musterbeispiel für die durchgreifende Organisation des Fremdenverkehrswesens gelten. Von unten beginnend werden alle interessierten Kreise erfaßt, um die planmäßige Fremdenverkehrsförderung im Lande zu sichern. Zur Beitragsleistung werden nicht nur die Hoteliers, sondern alle Berufsgruppen herangezogen, deren Verdienst im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr steht. Die Exekutive ist amtsmäßig eingerichtet und unmittelbar an die Landesregierung angegliedert[8]."

Aber auch in den übrigen Bundesländern bestehen Landesgesetze zur Förderung des Fremdenverkehrs, von denen wir hier noch einige charakteristische darstellen wollen.

„So beruht die gesetzliche Regelung der Fremdenverkehrsförderung im Lande Salzburg auf dem Gesetz vom 2. März 1928, Nr. 35, über die „Bildung eines Fonds zur Förderung des Fremdenverkehrs im Lande Salzburg." Der Fremdenverkehrsfonds besitzt juristische Persönlichkeit und steht unter der Verwaltung der Landesregierung. Die Mittel zu diesem Fonds werden aufgebracht durch Zwangsbeiträge der Inhaber und Pächter bestimmter Erwerbsunternehmungen, durch freiwillige Beiträge der am Fremdenverkehr interessierten Körperschaften, Vereine und Personen und durch allfällige Beiträge des Bundes, des Landes und der Gemeinden.

Das Land Kärnten baut die Fremdenverkehrsförderung auf dem Gesetz vom 5. März 1926 auf. Dort wird zunächst die Handhabe gegeben, bestimmte Orte als F r e m d e n o r t e oder K u r o r t e zu klassifizieren, was mit besonderen Bestimmungen für die Verwaltung solcher Orte verbunden ist. Die

[7] Deinlein, a. a. O., S. 53.
[8] Deinlein, a. a. O., S. 54.

Verwaltung von Fremdenverkehrsangelegenheiten, die sich aus der Eigenschaft eines bestimmten Gebietes als Fremdenverkehrsort ergeben, wird nämlich unabhängig von der Gemeindevertretung durch die Fremdenverkehrskommission besorgt. Die Bestreitung der Ausgaben für das Fremdenverkehrswesen erfolgt aus dem Fremdenverkehrsfonds, der von der Fremdenverkehrskommission verwaltet und vertreten wird und Rechtspersönlichkeit besitzt.[9]"

Zur Deckung des Aufwandes für die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs können eine Reihe von Abgaben wie: Verschönerungsbeiträge, Musikbeiträge, Bäderabgaben (von den mit Kraft oder Segelantrieb in Verwendung stehenden Wasserfahrzeugen), zugunsten des Fremdenverkehrsfonds eingeführt werden.

„Das kärntnerische Gesetz vom 23. Dezember 1929 enthält die neue Fassung der Bestimmungen über Landeskommission und Landesamt für Fremdenverkehr. Die Vertretung und Förderung der Interessenten des Fremdenverkehrs in Kärnten erfolgt durch die Landeskommission für Fremdenverkehr. Die Durchführung der Geschäfte besorgt das von der Landesregierung errichtete „Landesamt für Fremdenverkehr"[10].

„Mit Gesetz vom 12. März 1929 wurde zur „Wahrnehmung, Förderung und Vertretung der Angelegenheiten des Fremdenverkehrs" der „Förderungsdienst für den Fremdenverkehr des Landes Steiermark" geschaffen; er umfaßt:

1. Die Tätigkeit des Fremdenverkehrsreferates der steiermärkischen Landesregierung.
2. Die Mitarbeit einer Landeskommission für den Fremdenverkehr.
3. Die Errichtung und Verwaltung des Fremdenverkehrsfonds[11]."

Zu Anfang des Jahres 1935 wurde die „Landeshauptstelle für Fremdenverkehr in Steiermark" errichtet, die sich mit der weiteren Intensivierung und dem Ausbau des Fremdenverkehrs in Steiermark befaßt.

Für die Bundeshauptstadt Wien gibt es nur eine Magistratsabteilung, welche das Fremdenverkehrswesen betreut und an besonderen Bestimmungen nur Steuerbegünstigungen für das Fremdenbeherbergungsgewerbe, wie Investitionsbegünstigungen, Nachlässe von der Fremdenzimmerabgabe usw. schuf. Die Tätigkeit der „Fremdenverkehrsstelle der Stadt Wien" wird aus den ordentlichen Mitteln der Stadt erhalten und durch namhafte Jahresbeiträge der interessierten Kreise gefördert.

2. Die innere Fremdenverkehrspolitik der Bundesregierung.

Auch die Bundesregierung blieb nicht untätig. Im Bundesministerium für Verkehrswesen wurde ein Bureau für Fremdenverkehr errichtet. Nach Auflösung des soeben genannten Ministeriums am 1. Oktober 1923 wurde das Bundesministerium für Handel und Verkehr auch mit der staatlichen Förderung des Fremdenverkehrs betraut. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Entwicklung der Fremdenverkehrsförderung war die Fremdenverkehrstagung, die am 9. und 10. August 1923 in Wien stattfand. Ihr Erfolg lag

[9] Deinlein, a. a. O., S. 55.
[10] Deinlein, a. a. O., S. 56.
[11] Deinlein, a. a. O., S. 49.

darin, „daß zum ersten Male nach dem Kriege die Fremdenverkehrsförderung auch nach außen hin unter eine einheitliche Führung gestellt und alle maßgebenden Stellen an einem Beratungstisch vereinigt werden konnten[12]."

Auf Grund dieser Tagung wurde bald ein Ausschuß für Fremdenverkehrsangelegenheiten beim Bundesministerium für Handel und Verkehr ins Leben gerufen. Dieser Ausschuß vereinigt die Fachreferenten der einschlägigen Bundesbehörden, die Vertreter aller Landesregierungen, Landesorganisationen für Fremdenverkehr, der Verkehrsunternehmungen, Handelskammern, die Vertreter der Hotelier- und Gastwirteverbände, der Presse, des österreichischen Heilbäder- und Kurorteverbandes, der Landwirtschaftsverbände, des österreichischen Automobil- und Touringclubs und sonstiger Spitzenorganisationen der Wirtschaftskreise, die am Fremdenverkehr interessiert sind. Der Ausschuß hat die Aufgaben eines begutachtenden Beirates zu erfüllen und soll auch selbständige Anregungen geben. Die Fühlungnahme mit allen am Fremdenverkehr interessierten Kreisen erfolgt in lockerer Zusammenarbeit bei ministeriellen Fremdenverkehrstagungen, die gewöhnlich jährlich zweimal an hervorragenden Fremdenplätzen stattfinden. Die ministeriellen Tagungen werden in besonderen Fremdenverkehrskonferenzen in den einzelnen Bundesländern und in den jährlich von den Bezirkshauptmannschaften zu veranstaltenden Fremdenverkehrstagungen fortgesetzt.

Alle diese Tagungen bringen einerseits recht wertvolle Anregungen, andererseits haben sie dazu beigetragen, „daß in breitesten Bevölkerungsschichten, von Gastgewerbetreibenden, Kaufleuten, Verkehrs- und Sportinteressenten, angefangen über Beamte bis zu den fernerliegenden Schichten der bäuerlichen Besitzer und Arbeiter, ein tragfähiger Boden für alle Maßnahmen geschaffen worden ist, die dem Fremdenverkehr dienen können[13]."

Nach der Bundesverfassung 1934, Artikel 34, Punkt 9, ist die Fremdenverkehrsförderung soweit sie sich auf das ganze Bundesgebiet bezieht, Bundessache, die staatliche Fremdenverkehrsförderung obliegt dem Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Das genannte Ministerium betätigt sich auch als Vermittler in allen Angelegenheiten des Fremdenverkehrs gegenüber anderen Bundesbehörden und den entsprechenden ausländischen Stellen. Es gibt eine allwöchentlich erscheinende Fremdenverkehrskorrespondenz unter dem Titel „Österreichische Reise- und Verkehrsnachrichten" heraus, und besorgt auch die Radiowerbung in eigenen Vortragsreihen und in wöchentlichen „Berichten für Reise und Fremdenverkehr", die der Sender Wien verbreitet. Vom Bundesministerium für Handel und Verkehr wird im Verein mit den übrigen Stellen die Fremdenverkehrswerbung betrieben, jährlich ein Rahmenprogramm aufgestellt, welches den Beteiligten eine Selbständigkeit läßt, aber dafür Doppelarbeiten und damit verbundene Doppelausgaben verhindert. Das Handelsministerium beteiligt sich auch an internationalen Werbeaktionen, wie sie zum Beispiel vom „Congrès International des Organes Officiels de Propagande Touristique" oder von dem „Conseil Central du Tourisme International" organisiert werden. „In der Erwägung, daß sich die Propaganda leicht gegen das werbende Land auswirken kann, wenn dort nicht die

[12] Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 105.
[13] Gebert: Archiv für Fremdenverkehr 1931, S. 44.

Vorbedingungen geschaffen werden, um die herbeigeführten Gäste in jeder Richtung zufriedenzustellen, hat die österreichische Fremdenverkehrspolitik gerade diesem Problem von Anfang an höchste Beachtung geschenkt[14]."

Durch verschiedene Erlässe wollte das Handelsministerium die Ausbautätigkeit der Gaststätten in sanitärer Hinsicht unterstützen. So werden zum Beispiel neue Konzessionen nur dann verliehen, wenn ein Mindestkomfort vorhanden ist. Dafür werden aber sämtliche Investitionsauslagen bei der Steuerbemessung und bei den Fremdenzimmerabgaben berücksichtigt. Da der Hotelbetrieb an sich in vielen Fällen (Einsaisonbetriebe) keine entsprechende Rentabilität abwirft und da die eigentlichen Auswirkungen des Fremdenverkehrs hauptsächlich dem Staate zugute kommen, hat man in Österreich eine staatliche Unterstützung des Hotelwesens verlangt.

Seit dem Jahre 1924 ist in Österreich eine Reihe von Verordnungen erschienen, welche Schutzmaßnahmen für das Fremdenbeherbergungsgewerbe betreffen. Beim österreichischen Kreditinstitut für öffentliche Arbeiten wurde zu diesem Zwecke eine eigene Treuhandgesellschaft errichtet, welche notleidenden Gaststätten zu Hilfe kommen soll. Für diese Sanierungsaktion wurden vom Bund 3 680 000 Schilling bewilligt. Insgesamt lagen 2500 Gesuche vor, von denen zirka 550 genehmigt wurden, also ungefähr nur 1/5.

Im Jahre 1927 wurde vom Großindustriellen Dr. Arthur Krupp (Berndorf) dem damaligen Bundeskanzler Dr. Seipel ein auf dem Gedanken der staatlichen Beihilfe beruhendes Hotelbauprojekt vorgelegt. Nach diesem Projekt sollte der Staat der zu gründenden Aktiengesellschaft außer einer 7%igen Zinsengarantie für das 30 Millionen Schilling betragende Obligationenkapital ein Darlehen von 10 Millionen Schilling gewähren, das mit 2% zu verzinsen und erst nach 5 bis 10 Jahren zu amortisieren wäre. Das zuletzt genannte Darlehen sollte zu Investitionszwecken bereits bestehender Hotels und das Obligationenkapital wie auch das Aktienkapital in der Höhe von 10 Millionen Schilling zu Bauzwecken verwendet werden.

Welchen Anklang dieses Projekt gefunden hat, mag daraus ersehen werden, daß sich gegen 300 Korporationen gemeldet haben, die die Erbauung eines Hotels in ihrem Gebiete wünschten. Obwohl englische Finanzkreise die Bereitstellung des Kapitals bereits zugesichert hatten, setzte in Hotelierkreisen eine lebhafte Opposition gegen die in Aussicht genommene staatliche Zinsengarantie ein. Verschiedene Hoteliers erklärten, sie könnten unter gleichen Bedingungen im Inland Kapital aufbringen, wenn ihnen die staatliche Zinsengarantie zugesichert würde. Ernstere Bedenken wurden auch hinsichtlich der Rentabilität der neuen Hotels vorgebracht. Obwohl der als Experte herangezogene damalige Direktor der schweizerischen Hoteltreuhandgesellschaft, Dr. T. Münch, den Standpunkt vertreten hatte, in der Schweiz und in anderen Ländern wäre die Erfahrung gemacht worden, daß eine staatliche Unterstützung der Hotellerie die Bedeutung des Fremdenverkehrs erst recht der Allgemeinheit zum Bewußtsein bringe, wurde das Kruppsche Projekt von der Regierung abgelehnt[15].

Nicht zu unterschätzen sind die Bemühungen der Bundesregierung um die Vereinfachung des Meldewesens, die Beeinflussung und Beaufsichtigung der

[14] Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 107.
[15] Ritter v. Solvis, Sektionschef a. D. im Neuen Wiener Tagblatt v. 20. Sept. 1936.

Preispolitik in den gastgewerblichen Betriebsstätten und den Verkehrsbetrieben und die Regelung der Trinkgeldfrage.

Wohl als Ausnahme ist das am 8. Juni 1934 erlassene Bundesgesetz betreffend „die Hintanhaltung von Schädigungen und Gefährdungen des Fremdenverkehrs" zu betrachten. Es richtete sich vor allem gegen die politischen Anschläge (Sprengstoffattentate usw.), die seit den Februarunruhen nicht aufhören wollten. Sein Wortlaut ist folgender:

„Wer durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung den Fremdenverkehr im ganzen Bundesgebiet oder in einzelnen Gegenden oder Gebieten wesentlich schädigt oder gefährdet, wird — unbeschadet der allfälligen strafgerichtlichen Verfolgung — von der politischen Bezirksbehörde, im Amtsbereiche einer Bundespolizeibehörde von dieser mit Geld bis zu 2000 Schilling oder Arrest bis zu 6 Monaten bestraft."

Den Interessen des Fremdenverkehrs dienten auch die Gesetzgebung mit auf die Dauer bestimmten Gesetzen so zum Schutze der Heilquellen und Kurorte, der Landschaft, sowie Verordnungen zum Schutze des Bildes einzelner Orte, wertvoller Kunststätten und Naturschönheiten.

Wichtig sind ferner die staatlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrstechnik, die ebenfalls zur Hebung des Fremdenverkehrs beigetragen haben. Zunächst sei hier die Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung erwähnt, die durch die Regelung der durchgehenden Abfertigung im Personen- und Gepäckverkehr günstige Voraussetzungen für die Verkehrsabwicklung geschaffen hat. Nach dem Weltkriege übernahm der neugeschaffene österreichische Staat ein Eisenbahnwesen, das durch den jahrelangen Krieg auf das ärgste zerrüttet und durch den Zerfall des ehemaligen Großstaates seiner organischen Zusammenhänge beraubt war. Zur Sanierung der unbefriedigenden Verhältnisse verlangte das Völkerbundskomitee die organisatorische Sicherstellung einer kaufmännischen Gebarung bei gleichzeitiger Trennung der Hoheitsverwaltung von der Betriebsverwaltung. Diesem Verlangen trug das Bundesbahngesetz Rechnung, das am 1. Oktober 1923 in Geltung trat. Es schuf zur Besorgung der Betriebsgeschäfte die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" als selbständigen Wirtschaftskörper[16] mit Rechtspersönlichkeit, für dessen allfällige Abgänge der Bund uneingeschränkt zu haften hat. Die im Betriebe der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen stehenden Bahnen gliedern sich in drei Gruppen: 1. Bundesbahnen (BB.), 2. die für die Rechnung der Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen (PBB.) und 3. die für die Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen (PBE.). Somit beträgt das von den ÖBB. betriebene Bahnnetz insgesamt 5797 km, während das österreichische Privatbahnnetz rund 900 Kilometer lang ist.

Die ÖBB. haben in zielbewußter Aufbauarbeit den Bahnbestand erneuert und ihn den modernen Verkehrsbedürfnissen so gut wie möglich angepaßt. Zur Hebung der Bequemlichkeit des reisenden Publikums hat man Bahnhöfe um- und ausgebaut und das Dienstpersonal der Bundesbahnen für den Fremdenverkehrsdienst besonders ausgebildet. Die Österreichischen Bundesbahnen richteten mit Hilfe der Alpenwasserkräfte das ganze Netz westlich von Salzburg für den elektrischen Betrieb ein. Es handelt sich hier um eine Streckenlänge von rund 850 Kilometern. Die Leistungen auf den eingleisigen Linien konnten gesteigert werden und so war es möglich, eine erhöhte Geschwin-

[16] Vorher wurden die Österr. Staatsbahnen direkt vom Eisenbahnministerium geleitet und verwaltet.

digkeit im Reiseverkehr zu erzielen. Die Elektrifizierung erhöhte die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Bahnen und durch die Annehmlichkeit des Reisens trug sie dazu bei, den Fremdenverkehr in erhöhtem Maße nach Österreich zu leiten[17].

In den letzten Jahren wurde der Schnelltriebwagen eingeführt, um der wachsenden Autokonkurrenz zu begegnen. Seit 1923 wurden etwa 1700 Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie rund 10 000 Güterwagen ausgemustert und an ihre Stelle 1300 bzw. 6300 neue Wagen beschafft. Der heutige Stand an Personen-, Post- und Gepäckwagen beträgt 7800, an Güterwagen 33 700. Ebenso mußten am Oberbau umfassende Änderungen vorgenommen werden. 2700 km Geleise und rund 5000 Weichen wurden ausgewechselt. Die ÖBB. verwalten gegenwärtig Vermögenswerte von 3,5 Milliarden Schilling.

Auf die Förderung des Fremdenverkehrs ist auch die Tarifpolitik der Bundesbahnen abgestellt. Die ÖBB. gewähren Ausländern und Auslandsösterreichern nach einem Mindestaufenthalt von 7 Tagen in Österreich für Hin- und Rückfahrt eine 40%ige Ermäßigung; auch für den Inlandverkehr besteht eine Reihe von Begünstigungen, von denen bereits die Rede war.

In diesem Zusammenhang wollen wir auch den beschleunigten Bau der Seilschwebebahnen erwähnen, die ausschließlich dem Interesse des Fremdenverkehrs dienen. In der Anlage von Seilschwebebahnen ist Österreich führend, es hält auf diesem Gebiete einen europäischen Rekord. In der Zeit von 1926 bis 1928, also innerhalb von zwei Jahren, wurden 10 Seilschwebebahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben[18].

Die Seilschwebebahnen bilden eine neue Bergbahntype, die infolge ihrer Betriebsfähigkeit auch im Winter den Fremdenverkehr ganz besonders zu fördern vermag und Gegenden erschließt, die ohne eine solche bequeme Beförderungsmöglichkeit für viele unerreichbar blieben.

„Auch auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs hatten die Seilbahnen großen Einfluß. Sie machten viele großartige Aussichtspunkte leicht zugänglich und erhöhten die Anziehungskraft der Naturschönheiten Österreichs. Die Bedeutung der Seilschwebebahnen für den Wintersportverkehr zeigt am deutlichsten die Hahnenkammbahn in Kitzbühel, seit deren Bestand der Besuch dieses einzigartigen Wintersportgebietes auch in den Krisenzeiten, die überall eine Verkehrsabnahme gebracht haben, zugenommen hat.

Der Einfluß der Bahnen auf Österreichs Volkswirtschaft ist aber wesentlich größer, als der unmittelbaren Betriebseinnahme entspricht, da sie nicht nur einen Anreiz bieten, Österreich zu besuchen, sondern auch Anlaß für die Verlängerung des Aufenthaltes in Österreich geben[19]."

Zur Erleichterung des Automobilverkehrs sind verschiedene gesetzliche Maßnahmen getroffen worden. Wir wollen hier besonders das Kraftfahrgesetz erwähnen, das modernen Verkehrsbedürfnissen Rechnung trägt; ferner die Abschaffung der den Verkehr behindernden Mauten, die den Ausländerverkehr schonende Reform der Kraftwagenabgabe, weitreichende Begünstigungen und Erleichterungen im zwischenstaatlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen, namentlich hinsichtlich der Zollabfertigung. Bei Gewährung von Kon-

[17] Vgl. Deinlein: Archiv für Fremdenverkehr 1930, S. 107.

[18] Vgl. S. 45.

[19] Ing. Dr. E. Bing: Österreichs Wirtschaft, Wochenschrift des Nied.-Österreich. Gewerbevereins Nr. 26 vom 13. Aug. 1936.

zessionen für periodische Personentransport- und Rundfahrtunternehmungen wurde Vorsorge für die Schaffung eines planmäßig geordneten, dem Fremdenverkehr dienenden Netzes von Autobus- und Rundfahrtlinien getroffen.

Das auf die Straßen sich beziehende Verbesserungs- und Aufbauprogramm war immer von Sorgen um den Dienst am Fremdenverkehr geleitet.

Nach dem Zusammenbruch der Monarchie befanden sich die Straßen in einem trostlosen Zustand, der sich in der Nachkriegszeit zunächst noch wesentlich verschlechterte, weil eine geradezu sprunghafte Steigerung des Autoverkehrs einsetzte. Ein großer Teil der Straßen konnte auch mangels eines geeigneten Unterbaues den geänderten Verkehrsverhältnissen nicht standhalten. Das Straßenproblem konnte jedoch nicht so rasch gelöst werden, weil es an den nötigen Geldmitteln fehlte. Erst im Jahre 1928 begann man alte Straßen planmäßig auszubessern und neue zu bauen[20].

Am 3. August 1935 wurde die Großglockner-Hochalpenstraße eröffnet. Damit ist ein neuer Alpenhauptübergang für den internationalen Reiseverkehr geschaffen worden. Der in den Jahren 1930 bis 1935 erbaute Straßenzug weist eine Länge von 58 km auf. Rund 26 Millionen Schilling wurden in diesen Bau investiert, der formell von einer Aktiengesellschaft der „Großglocknerstraße A.-G." mit dem Sitz in Salzburg, in Wirklichkeit aber vom Staat durchgeführt wurde, da über 90% der Aktien sich im Besitz des Bundes befinden. Die Anlage eines relativ hohen Betrages für den Bau einer einzigen Straße muß durch besonders schwerwiegende Gründe gerechtfertigt sein. Welche Erwägungen führten nun zum Bau der Großglocknerstraße?

Durch den Staatsvertrag von Saint Germain war der Radstädter-Tauernpaß der westlichste zur Gänze auf eigenstaatlichem Gebiete führende Nord-Südverkehrsweg über die Kette der Zentralalpen geworden. Dies mußte im Interesse freier Verkehrsentwicklung geändert werden; was lag näher, als zwischen Brenner und Radstädter Tauern, wo die längste straßenlose Strecke des Hauptkammes der Alpen liegt (156 km Luftlinie gegenüber einem sonstigen Durchschnitt von nur 45 km), an den Bau einer neuzeitlichen Kraftwagenstraße zu denken.

Der nach dem Kriege einsetzende und erhöhte Aufschwung des Automobilverkehrs (vergleichsweise sei erwähnt, daß die Schweiz im Jahre 1923 nur 10 131 Autos aus dem Auslande, im Jahre 1934 aber 264 000 (!) zählte) mußte in einem Staate, der sich von dieser vielversprechenden Entwicklung weder ausschalten kann noch will, den Gedanken aufkommen lassen, durch Erbauung eines auch sonst begründeten Verkehrsweges dem immer mehr aufblühenden Autotourismus und damit dem Fremdenverkehr überhaupt neue Impulse zu geben; dies um so mehr als letzterer einen der wertvollsten noch immer steigerungsfähigen Faktor der österreichischen Volkswirtschaft bildet.

Mit Recht räumt die österreichische Regierung in ihrem großzügigen Aufbauprogramm dem Straßenbau einen besonders bevorzugten Platz ein: 70% der aufgewendeten Bausumme fließen als Arbeitslöhne sofort wieder in die Volkswirtschaft zurück, wirken also unmittelbar konsumkräftigend und zahlreiche Industrien erhalten durch den Straßenbau lohnende Aufträge (Produktionsförderung). Jedem aber, sowohl dem erfahrenen Wirtschafter als auch dem einfachen Arbeiter, wird es verständlich, was dieser Bau der Groß-

[20] Vgl. Simkowsky, a. a. O., S. 27.

glocknerstraße für die österreichische Volkswirtschaft bedeutet, wenn man erfährt, daß im Höchststand 3200 Arbeiter hiebei beschäftigt waren, 1,2 Millionen unmittelbare Arbeitsschichten und bei 600 000 mittelbare Arbeitsschichten geleistet wurden.

Die Erwartungen, die für die Belebung des Fremdenverkehrs an die Großglocknerstraße geknüpft wurden, haben sich schon im ersten Jahre ihres Bestehens erfüllt. Im Jahre 1935 hatte die Straße 130 571 Besucher mit 19 309 Kraftwagen, 4174 Autobussen, 5482 Motorrädern und 4280 Fahrrädern aufzuweisen. 66,7% der Fahrzeuge stammten aus Österreich und 33,3% aus dem Auslande. Die Frequenz auf der Großglockner-Hochalpenstraße hat sich im Jahre 1936 weiter gesteigert; die Statistik ergibt folgende Ziffern: 146 003 Personen, 24 113 Kraftwagen, 5105 Autobusse, 5280 Motorräder, 7693 Fahrräder. Der Anteil der ausländischen Fahrzeuge hat sich auf 49,5% erhöht, beträgt also nahezu die Hälfte des Gesamtverkehrs.

Zu den verkehrspolitisch bedeutsamsten Plänen gehört jedoch der Ausbau einer Alpenlängsstraße durch Österreich, die vom Bodensee bis nach Wien führt. Die sich nun schon im Ausbau befindliche Alpenlängsstraße zweigt in Jenbach von der Arlberg- bzw. Salzburger Bundesstraße ab und führt über Zell am Ziller-Gerlos-Krimml-Radstadt-Admont durch das Gesäuse-Hieflau-Mariazell-Wien. Einen wesentlichen Teil dieser Strecke nimmt die Gesäusestraße ein, die wegen ihrer geringen Breite und ungünstigen Richtungsverhältnisse vom Kraftwagenverkehr bisher gemieden wurde. In den Jahren 1933/34 wurde der Ausbau der rund 17 km langen Teilstrecke von Hieflau bis Gesäuseeingang fertiggestellt. Das Gesäuse wird mit Recht als die Perle des Ennstales bezeichnet, denn diese Schlucht, die sich wie die Enns über 1000 m tief in die Massen der steirischen Kalkberge eingegraben hat, zählt zu den größten Talschönheiten Österreichs. Das donnernde Brausen des Wassers gab dem Tal den Namen „Gesäuse". Zu diesen Naturschönheiten gesellt sich nun in technisch wohl abgestimmter Form die Anlage der neuen Gesäusestraße, die von allen Landeshauptstädten aus erreichbar und in zwei Jahren ausgebaut sein wird.

Die Wasserscheide zwischen dem Lech und der Bregenzerache, das Hochtannberggebiet, stellt das vom Autoverkehr noch nicht überwundene Hindernis zum Zusammenschlusse der wichtigsten Verkehrswege von Vorarlberg dar. Mit dem Bau der Hochtannbergstraße, deren erstes Straßenstück am 29. Oktober 1935 dem Verkehr übergeben werden konnte, wird ein Übergang vom Bregenzerwald über Schröcken-Hochkrumbach nach Warth an der Flexen-Lechtalerstraße hergestellt werden, wodurch für den Automobilverkehr ein geschlossenes Straßennetz vorhanden sein wird und die Wintersportplätze im oberen Begrenzerwald wie Körbersee, Hochkrumbach, auf der Arlbergseite Warth, Lech, Zürs und Stuben leichter zugänglich sein werden. Daneben wird die Hochtannbergstraße auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung sein, da sie neben der Arlbergstraße die wichtigste Alpenlängsverbindung, die aus der Schweiz nach Österreich führt, öffnet.

Zum Schluß sei noch die im Herbst 1935 eröffnete Wiener Höhenstraße erwähnt, die es dem Fremden ermöglicht, in einer halben Stunde aus der Großstadt auf den Kahlenberg, einen beliebten Aussichtsberg im Wienerwald zu gelangen. Diese Höhenstraße, die den modernsten Ansprüchen genügt, wird weiter ausgebaut, so daß ein geschlossener Straßenzug von Klosterneuburg durch den Wienerwald bis nach Hütteldorf hergestellt sein wird.

Darüber hinaus wurden in allen Bundesländern Straßen von lokaler Bedeutung und Teilstrecken der großen Verkehrswege fertiggestellt, die später in den internationalen Verkehr eingegliedert werden sollen. Das vom Bundesministerium für Handel und Verkehr aufgestellte Bauprogramm sieht den Ausbau noch mehrerer Hauptstraßen, die nicht nur für den österreichischen, sondern auch für den gesamten europäischen Verkehr von Bedeutung sein werden, vor. Im Jahre 1933 betrug der Aufwand für Straßenbauten 39,4 Millionen Schilling, ein Betrag, der die Einstellung von 15 000 Arbeitern während der Bauperiode ermöglichte. Im darauffolgenden Jahre sind 47,3 Millionen Schilling für den Straßenbau verausgabt worden. Auch im Jahre 1935 ist für den Straßenbau ein Betrag von ungefähr 50 Millionen Schilling bestimmt worden. Damit ist aber die Leistung des Bundes auf dem Gebiete des Straßenbaues noch nicht erschöpfend behandelt. Die Bundesregierung hat sich nämlich im Jahre 1933 auf Antrag des Handelsministers entschlossen, auch die Bauführung von nicht ärarischen Straßen, den von Ländern und Gemeinden verwalteten, kurz „autonom" genannten Straßen, zu finanzieren und unter der Leitung des Handelsministeriums durchzuführen. Der Bund ist auf diese Weise den Ländern und Gemeinden zu Hilfe gekommen, die ja allein für die Instandhaltung der autonomen Straßen 50 Millionen Schilling pro Jahr aufwenden müssen. Und damit hat die Bundesregierung den Ausbau weiterer, für den Fremdenverkehr außerordentlich wichtiger Straßen ermöglicht[21].

In den Februartagen des Jahres 1937 wurde von der österreichischen Bundesregierung die Emission der „Österreichischen Investitionsanleihe 1937" im Gesamtwerte von 180 Mililonen Schilling beschlossen.

Aus dem Anleiheerlös selbst wird für die Elektrifizierung der Bundesbahnen, und zwar der Teilstrecke Salzburg-Linz ein Betrag von rund 15 Millionen Schilling gewidmet. Die Gesamtkosten der Elektrifizierung der genannten Strecke werden sich auf rund 70 Millionen Schilling belaufen, und es wird das restliche Erfordernis durch Kreditverträge der Österreichischen Bundesbahnen gesichert werden. Die österreichische Bundesregierung hat sich entschlossen, für diese Schuld der Bundesbahnen die direkte Haftung zu übernehmen.

Das Investitionsprogramm sieht unter anderem noch den Umbau zweier wichtiger Brücken über den Inn und die Drau, Umbauten von Bahnhöfen und den weiteren Ausbau der Straßen vor. Zu diesem Zwecke werden den Bundesländern 10 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt.

Das Straßenbauprogramm der Regierung, das die Ausführung von insgesamt 280 km Bundesstraßen betrifft, wird 3 400 000 Arbeitsstunden in Anspruch nehmen. Nach dem Abschluß dieses Programms werden 2350 km Bundesstraßen in einem Zustand sein, der auch den verwöhntesten Ansprüchen an moderne Straßen entsprechen kann. Die Gesamtlänge der österreichischen Bundesstraßen beträgt 4388 km.

Wir sehen also, daß sich die österreichische Bundesregierung immer wieder bemüht, die Verkehrswege für den Fremdenverkehr auszubauen und zu verbessern, womit zugleich Investitionen geschaffen werden, die der österreichischen Wirtschaft Verdienstmöglichkeiten bieten.

---

[21] Aus einem Vortrag von Bundesminister a. D. Stockinger, Neues Wiener Tagblatt vom 2. Aug. 1935.

Die Fremdenverkehrspolitik der Regierung erstreckt sich aber auch auf die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und damit auch auf das Gebiet der gewerblichen Fortbildung im Gastgewerbe. Einen besonderen Impuls hat die Organisation des Unterrichts auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs durch die Zentralisierung aller Fremdenverkehrsangelegenheiten im Handelsministerium erhalten. Diese Zentralisierung, die sich sowohl durch die zentrale Werbung als auch einheitliche Werbeideen so glänzend bewährt hat, hat nun ohne Zweifel auch die unterrichtsmäßige Ausbildung im Fremdenverkehrswesen befruchtet. Dem Gewerbeförderungsdienst des Handelsministeriums wurde die Ausbildung von Fremdenverkehrsreferenten übertragen. Vom Oktober 1933 bis April 1934 wurde ein Berufsausbildungskurs für Fremdenverkehrsreferenten abgehalten. Der Lehrstoff umfaßte eine Reihe von Wissensgebieten wie: Fremdenverkehrskunde, Fremdenverkehrswerbung, Verkehrswesen, Rechts- und Betriebswirtschaft im Fremdenverkehr usw. Große Bedeutung erlangen die alljährlich organisierten Fachausstellungen für das Gastwirte-, Hotelier- und Kaffeesiedergewerbe, die gewöhnlich auch mit sehenswerten Gruppen für das Fremdenverkehrswesen verbunden werden. Daneben werden öfters Hoteldirektorenkurse, Kochkurse, Kochkunstausstellungen und Studienreisen im In- und Auslande durchgeführt. Alle diese Veranstaltungen haben dazu beigetragen, das Verständnis für die Erfordernisse einer richtig geführten Gaststätte namentlich in ländlichen Kreisen zu vertiefen. Diese Unternehmungen werden durch das Handelsministerium tatkräftig unterstützt. Das genannte Ministerium hat gemeinsam mit der Gast- und Schankgewerbeinnung volkstümlich verfaßte Richtlinien für Fremdenbeherberger auf dem Lande unter dem Titel „Der fremde Gast" herausgegeben. Sie wurden amtlich verteilt und fanden auch im Auslande große Beachtung. Man wollte mit dieser Broschüre die Aufnahme und Qualitätsvoraussetzungen verbessern.

Diese Schulung und Klärung der öffentlichen Meinung wird durch eine systematische Aufklärung und Erziehungsarbeit für den Fremdenverkehr in den Schulen ergänzt. Sogar die Ferienzeiten in den Schulen wurden ausschließlich vom Gesichtspunkt der Notwendigkeiten des Fremdenverkehrs geregelt.

Erwähnt seien ferner die Bemühungen der österreichischen Regierung und ihrer diplomatischen Vertreter um die Schaffung möglichst günstiger Voraussetzungen für die Abwicklung des Fremdenverkehrs und insbesondere um die Abschaffung der verkehrshemmenden Einreisesichtgebühren. Erfahrungsgemäß folgt der internationale Fremdenverkehr stets dem Weg des geringsten Widerstandes. In dieser Erkenntnis hat Österreich immer die Freizügigkeit des Fremdenverkehrs vertreten. Die Wirtschaftskreise haben von der Regierung verlangt, die Visa ohne Rücksicht auf gewährte Gegenseitigkeit aufzuheben. Diesem Wunsche kam die österreichische Regierung auch teilweise nach, indem sie mit allen Staaten wegen Aufhebung des Visums verhandelte und sogar aus eigenem in einzelnen Fällen einseitig den Visumzwang aufhob (zum Beispiel Belgien). Daher erfolgte in Österreich der Abbau des Paßvisumzwanges bedeutend rascher als in den meisten anderen Ländern Europas. Das geschah auf dem Wege von Vereinbarungen mit einer Reihe anderer Staaten. Der Sichtvermerkzwang wurde aufgehoben im Reiseverkehr mit: Albanien, Belgien, Brasilien, Dänemark, dem Deutschen Reich, Estland, Finnland, Frankreich, Großbritannien und

Nordirland mit allen Dominien, Kolonien, Protektoraten und Mandatsgebieten (mit Ausnahme Palästinas, Transjordaniens und des Sudans), dem irischen Freistaat, Italien, Japan, Kuba, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Panama, Portugal, Schweden, Schweiz, Tschechoslovakei, Ungarn und Uruguay.

Die aus anderen Ländern stammenden Besucher der großen österreichischen Messen (Wien, Graz, Innsbruck), der Salzburger Festspiele und der Wiener Festwochen benötigen grundsätzlich nur einen ordnungsgemäßen Reisepaß (ohne Visum) in Verbindung mit dem Messeausweis, bzw. der Eintritts- oder Festkarte. Außerdem kann in besonderen Fällen auch den Teilnehmern an wirtschaftlichen und künstlerischen Kongressen die Einreise ohne Sichtvermerk, lediglich auf Grund des Reisepasses und einer Teilnehmerkarte bewilligt werden. Auch die Wintersaisonkarte der Fremdenverkehrsstelle Wien (gültig vom 1. November bis Ende Februar) berechtigt zur visumfreien Einreise.

Äußerst entgegenkommend sind auch die österreichischen Devisenvorschriften, die den ausländischen Gästen weit geringere Beschränkungen auferlegen als in manchen anderen Staaten.

Einen besonderen Werbedienst leistet das Ministerium durch Stiftung von Preisen für internationale Amateursportkonkurrenzen oder durch finanzielle Unterstützung der Wettbewerbe für wirksame Fremdenverkehrsplakate und Prospekte.

Auf maßgebenden Messen und internationalen Ausstellungen versucht das Ministerium die Aufmerksamkeit der weiten Kreise des Auslandes auf die österreichischen Reisegebiete zu lenken.

Dem Bundesministerium für soziale Verwaltung ist die Herausgabe des österreichischen Bäderbuches zu verdanken, das in den Kreisen der in- und ausländischen Reisenden Aufklärung über die Qualität und Bedeutung der österreichischen Heilbäder schuf.

Der Bundespressedienst ist bemüht, durch fortlaufende Fühlungnahme mit den Vertretern der in- und ausländischen Presse das Reisepublikum über wichtige Ereignisse auf dem Gebiete der Fremdenverkehrswirtschaft zu informieren und die Verbreitung schädlicher, tendenziöser Berichte über österreichische Fremdenverkehrsfragen zu vermeiden.

Das Finanzministerium erließ Verordnungen, welche die Zollabfertigung von Reisegepäck erleichtern sollen. Zu diesem Zwecke wurden auch im Inland Zollstellen an den wichtigeren Fremdenverkehrsplätzen eingerichtet.

Das Bundesministerium für Unterricht organisierte einen eigenen Schulpropagandadienst, durch welchen auf die besonders hochstehenden Schul- und Fortbildungsmöglichkeiten in Österreich aufmerksam gemacht wurde. Propagandistisch wirkte auch die offizielle österreichische Einladung an die Schüler aller ungarischen Schulen zur Teilnahme an den staatlichen Jugendskikursen in Österreich.

Auch die Bundes-Lichtbildstelle bemüht sich um die Bereitstellung qualitativ hochwertigen Materials. Dieses wird vor allem bei Lichtbildervorträgen verwendet, die das Handelsministerium veranstaltet.

Als Diener am Fremdenverkehr ist auch der Flugdienst zu betrachten. Das bestätigt eindeutig der Flugfahrplan, wie auch der Flug-Wetter- und Radiosicherungsdienst.

Die österreichische Post hat ebenfalls eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die der Förderung des Fremdenverkehrs dienen sollen. Erwähnt sei hier besonders die Ausgestaltung des Fernkabelnetzes zur Schaffung beschleunigter Verbindungen mit dem Semmering, Salzkammergut, Gastein, Tirol usw., die Erweiterung der Fernsprechstunden an Fremdenplätzen, die Ausgestaltung und Beschleunigung des Briefzustelldienstes, die allgemeine Dienststundenerweiterung, die Ausgestaltung der Postgebäude an größeren Fremdenplätzen, die Ausstattung der Briefmarken und Postkarten mit Städte- und Landschaftsbildern, die Werbung für Österreich durch künstlerisch wertvolle Wohltätigkeitsmarken, die Ausgestaltung des Postkraftwagenverkehrs zur Erschließung einer großen Reihe von Fremdenplätzen, die Schaffung besonderer Faltprospekte für den Postkraftwagendienst usw.

Der winterliche Fremdenverkehr wird in Österreich fast zur Gänze von Skiläufern bestritten, für die verläßliche Schneemeldungen von größter Wichtigkeit sind. Der Österreichische Skiverband hat nun in den letzten Jahren mit Unterstützung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und aller Fremdenverkehrsorganisationen einen Schneemeldedienst aufgebaut, der heute bereits allen Anforderungen gerecht wird und als ein gutes Werbemittel für die Wintersportplätze Österreichs betrachtet werden kann. Da in schneearmen Jahren die Schneeberichte aus einzelnen Gegenden an Genauigkeit manches zu wünschen übrig ließen, hat der Bundestag im Jänner 1937 ein Gesetz beschlossen, demzufolge mit der Sammlung, Überprüfung und Verlautbarung von Berichten über die Schneeverhältnisse im gesamten Bundesgebiet nur eine Stelle, und zwar der schon erwähnte Österreichische Skiverband betraut wird. Interessant ist der Paragraph 4 des Gesetzes, der feststellt, daß jeder, der vorsätzlich oder grob fahrlässig von den Tatsachen abweichende Schneeberichte den amtlichen Stellen oder sonst zum Zwecke der Veröffentlichung im In- oder Ausland einem Dritten erstattet oder selbst veröffentlicht, eine Verwaltungsübertretung begeht und mit Geld bis zu 200 Schilling oder Arrest bis zu 14 Tagen bestraft wird. Schneeberichte dürfen nur dann als offizielle österreichische Schneeberichte bezeichnet werden, wenn sie vom Österreichischen Skiverband, einer von den Landeshauptmannschaften namhaft gemachten Stelle, der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik oder dem Hydrographischen Zentralbureau ausgegeben werden. Alle anderen Schneeberichte müssen als private Meldungen kenntlich gemacht sein. Der offizielle Radiodienst hat es ebenfalls verstanden, für den Fremdenverkehr eine wirksame Propaganda zu entfalten. Hervorzuheben sind seine Radio-Reisevorträge über Österreich, fortlaufende Berichterstattungen in Fragen des Fremdenverkehrs, Wetter- und Sportberichte und endlich seine Vermittlung auf dem Gebiete der Kulturpropaganda (Übertragungen aus der Wiener Staatsoper, der Salzburger Festspiele u. dgl. m.).

Die österreichische Radio-Verkehrs A.-G. „Ravag" stellt in ihrem Tätigkeitsbericht des Jahres 1934 auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung ihre Leistungsfähigkeit dar. Sie verzeichnet: 51 Berichte über Reise und Fremdenverkehr, 37 über die Bundestheater, 20 Esperanto-Auslandsberichte, 64 Berichte über Österreich in der deutschen und in fremden Sprachen, 22 Vorträge unter dem Schlagwort: Kennst du dein Vaterland? Zwei Berichte von Paneuropatagungen, einen über die touristische Bedeutung der Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten, 9 in der Stunde des Bergsteigers, einen Bericht

über Zweck und Ziel der zentralisierten Fremdenverkehrswerbung in Österreich, 38 Ankündigungen und Anlaßvorträge, 16 Vorträge über Kunst- und Musikgeschichte, 26 über Lokalgeschichte, 65 über die österreichische Landschaft, 8362 Verlautbarungen über Wetter, Wasserstand, Straßen, Schnee, Sport, 91 aktuelle, volkstümliche und sportliche Übertragungen und Interviews. Außerdem brachten die Sender von Graz, Innsbruck, Klagenfurt und Linz verschiedene den Fremdenverkehr betreffende Vorträge und Übertragungen.

Aus Österreich wurden 43 Übertragungen auf 852 Sendern ins Ausland durchgeführt, an den Übertragungen der Salzburger Festspiele 1934 nahmen 126 Sender mit 407 Sendungen teil[22].

Die gesamte Propaganda im Auslande wird durch die diplomatischen Vertretungen und Konsulate tatkräftig unterstützt. Sie weisen auch der Propaganda richtige Wege und schaffen dadurch die Voraussetzungen für eine rationelle Auswertung der Werbekraft.

Wenn man die Fremdenverkehrspolitik der österreichischen Regierungsstellen kurz charakterisieren will, so muß man mit Gebert sagen, „daß es fast keine maßgebende und ihrer Verantwortung bewußte österreichische Verwaltungsstelle gibt, die nicht in ihrem Rahmen auf die besonderen Bedürfnisse des Fremdenverkehrs Rücksicht nimmt und zu ihrem Teil dazu beiträgt, die in der österreichischen Landschaft und dem österreichischen Volkscharakter gegebenen Grundvoraussetzungen dahin auszubauen, daß der Zuzug an Fremden möglichst unterstützt und der Aufenthalt in Österreich gefördert wird, um dadurch bewußt der schwer bedrängten österreichischen Wirtschaft zu helfen[23]." Es ist daher auch festzustellen, daß die österreichischen Bewohner immer mehr und mehr die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs einsehen und bedacht sind, an seiner Entwicklung nach besten Kräften mitzuwirken.

Eine besondere Stellung in der Fremdenverkehrspolitik nimmt die Propaganda für den Fremdenverkehr ein, weshalb wir dieses Problem in einem besonderen Abschnitt behandeln wollen.

C. Fremdenverkehrspropaganda in allgemeiner Darstellung.

Eine der wichtigsten Aufgaben zur Förderung des Fremdenverkehrs ist die Werbung. Interessiert an der Fremdenverkehrswerbung ist in erster Linie der einzelne Fremdenort, dessen Wirtschaft vielfach durch den Fremdenverkehr beeinflußt wird, interessiert daran ist die gesamte Verkehrswirtschaft, der Eisenbahn-, Schiffs-, Automobil- und Luftverkehr, interessiert daran ist schließlich das ganze Land, das zur Verbesserung seiner Zahlungsbilanz einen möglichst großen Fremdenstrom aus dem Auslande heranzuziehen sucht.

Die Zahl der an der Fremdenverkehrswerbung interessierten Gebilde rechtfertigt die Behandlung der Werbung in einer nationalökonomischen Studie. „Als Fremdenverkehrswerbung kann man die Gesamtheit der Maßnahmen bezeichnen, die getroffen werden, um den Strom der Reisenden in

[22] Der Inhalt der vorhergehenden Seiten ist zum Teil im Laufe der letzten Jahre in den österreichischen Reise- und Verkehrsnachrichten publiziert worden, zum Teil hat der Verfasser die Ausführungen in seiner Praxis gesammelt.

[23] Gebert: Archiv für Fremdenverkehr 1931, S. 48.

einer bestimmten Richtung zu verstärken oder einen solchen ins Leben zu rufen[24]."

Thiessing versteht unter „Verkehrswerbung" die bewußte und planmäßige Anwendung von Methoden, die sich aus dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage im Reiseverkehr ergeben, zum Zwecke der Anziehung auswärtiger Reisender[25].

Vielseitig sind die Wege, die zur Erreichung des Zustroms von Fremden führen. Aus der Fülle der Werbeprobleme wollen wir diejenigen herausschälen, die volkswirtschaftlich besonders interessant sind. Zunächst wird zwischen einer Inlandswerbung und Auslandswerbung unterschieden.

Volkswirtschaftlich gelangt die Inlandswerbung gewöhnlich erst dann zur besonderen Geltung, wenn die Auslandswerbung aus irgendwelchen Gründen versagt hat, und wenn man die Reisen der Inländer ins Ausland abstoppen will. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus kann man die Gesamtheit von Werbemaßnahmen einteilen in wirtschaftspolitische Maßnahmen, in den „Dienst am Kunden" und in die eigentliche geschäftliche Fremdenverkehrswerbung.

Als wirtschaftspolitische Maßnahmen der Fremdenverkehrswerbung sind solche Maßnahmen zu bezeichnen, welche die Gesamtwerbung im Auge haben. Sie sind auf die gesamte Volkswirtschaft eingestellt und da sehen wir wiederum, daß der berufenste Träger dieser Maßnahmen eine öffentliche Körperschaft ist. Abgesehen von Fällen, in denen die öffentliche Körperschaft ständig in den Dienst der Fremdenverkehrswerbung gestellt ist, gibt es auch besondere Anlässe, bei denen Fremdenverkehrswerbung für die gesamte Volkswirtschaft getrieben werden kann. Solche Gelegenheiten findet man zum Beispiel bei großen Ausstellungen und Messen, sowie bei sonstigen Veranstaltungen.

Unter „Dienst am Kunden" sind Maßnahmen zu verstehen, welche die Verkehrsunternehmungen und Beherbergungsstätten zur Erhöhung der Bequemlichkeiten der Reisenden schaffen. Sie bestehen in einem Beachten der fremden Sitten und Gebräuche, einem Pflegen der Fremdenkultur, das sich in behaglicher Gestaltung der Räumlichkeiten, in Höflichkeit und Gefälligkeiten erweist. Gerade im Fremdenverkehrsgewerbe hat die persönliche Behandlung einen sehr großen Einfluß. In vielen Fällen wirkt sie so wohltuend, daß Mängel auf anderer Seite verschmerzt werden, ja sogar der Entschluß zur Wiederkehr und Weiterempfehlung reif wird.

Unter der eigentlichen Fremdenwerbung ist die Hervorhebung der natürlichen und durch den Menschen geschaffenen Vorzüge der Fremdenorte in allerlei Werbeschriften, Filmen, im Radio und in der Presse usw. zu verstehen[26].

Eine richtige Reklame unternimmt nichts, ohne vorerst durch gründliche Untersuchung und Beobachtung die Veranlagung und Aufnahmefähigkeit der Märkte festzustellen. Genau so muß die Verkehrswerbung die einzelnen Länder abhorchen, die Motive feststellen, die die Touristen ins Ausland führen. Die Verkehrswerbung muß auch die Psyche des fremden Gastes im Auge behalten und seinen Geschmack berücksichtigen. Die im Ausland betriebene Propaganda muß sich auf möglichst viele Staaten erstrecken. Es handelt

[24] Borman: Archiv für Fremdenverkehr 1930.
[25] Vgl. Thiessing: Schweiz. Verkehrskongreß 1933, S. 61.
[26] Vgl. Bormann, a. a. O.

sich hier um die Anwendung des beim Warenexport seit jeher angewendeten Prinzips der räumlichen Risikenverteilung.

Die Deutschen stellten bis zur Verhängung der 1000-Mark-Sperre den Hauptteil der Besucher in Österreich dar, ein Umstand, der für den Fremdenverkehr von schicksalsschwerer Bedeutung wurde. (Eine ähnliche Parallele finden wir in anderen Ländern, zum Beispiel beim französischen Fremdenverkehr, wo das Hauptkontingent der Ausländer aus Amerika kam.) Aus diesen Beispielen sehen wir, daß eine einseitige Orientierung gefährlich ist, da das betreffende Land in eine zu starke Abhängigkeit gerät.

Da nun in neuerer Zeit alle Fremdenverkehrsländer um den Besuch ihres Landes werben, so muß man, um die ausländische Konkurrenz im Fremdenverkehr einigermaßen einzuschränken oder ihre Wirkungen abzuschwächen, unablässig und mit größter Anstrengung darauf bedacht sein, die durch die Natur verliehenen Grundlagen restlos auszunützen[27]. Die Natur ist nämlich zum großen Teil konkurrenzlos.

Von sekundärer Bedeutung für die Werbung sind die Einrichtungen und Veranstaltungen, die besondere Kennzeichen und Anziehungspunkte der betreffenden Orte sind. In der Regel erweisen sich nur die periodisch wiederkehrenden Sonderveranstaltungen, die erfahrungsgemäß mit einem gewissen Besucherstamm rechnen können, als vorteilhaft. (Salzburger Festspiele, Wiener Messe, Wiener Festwochen usw.)

Für die Erreichung der gewünschten Fremdenfrequenz ist es auch notwendig, auf das Preisproblem Rücksicht zu nehmen. Das Reisen in fremden Ländern war bis zum Kriegsende hauptsächlich das Privilegium der finanzkräftigen Klassen. Luxus und Bequemlichkeit, gutes Essen und Vergnügungen hatten eine solche Bedeutung, daß Preisunterschiede nicht so sehr ins Gewicht fielen.

Heute ist das Bedürfnis zu reisen in die Masse[28] gedrungen. Weite Kreise, die ihr Reisegeld während des ganzen Jahres zusammensparen müssen, wollen fremde Völker und ihre Sitten und Gebräuche kennen lernen. Sie haben nur einen ersparten Betrag zur Verfügung, mit dem sie möglichst weit reisen möchten, um möglichst viele Sehenswürdigkeiten zu erschauen. Aus diesen Gründen übt das Preisproblem bei der Fremdenwerbung nunmehr einen entscheidenden Einfluß aus.

Allerdings darf man bei der Propaganda das Rentabilitätsproblem der Fremdenverkehrsgewerbe nicht umgehen. Die Rentabilität muß auf dem Gebiete der Beherbergung der ausländischen Fremden gesichert sein, weil es hier nicht, wie in manchen Zweigen der gewerblichen und industriellen Produktion ein Auslanddumping gibt; man kann nicht die Preise für die Inländer höher stellen, wie dies im Warengeschäft unter dem Schutze der hohen Zollmauern möglich ist, um die Ware nach dem Auslande billiger zu liefern und durch die dadurch erreichte Vergrößerung des Produktionsumfanges die generellen Produktionskosten herabzusetzen — im Gegenteil — es erwartet der Inländer eher eine günstigere Behandlung, eine Auffassung, die mit der leider vielfach vertretenen Anschauung verbunden ist, daß es möglich wäre,

---

[27] Vgl. Stucki: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 43.

[28] Vgl. Naswetter, Dr. Erwin: „Probleme des Fremdenverkehrs", Neues Wiener Tagblatt vom 17. Juni 1936.

den ausländischen Fremden als besonders geeignetes Objekt zu wirtschaftlicher Ausnützung zu betrachten.

Sämtliche Maßnahmen, durch welche man den Fremdenverkehr zu fördern bestrebt ist, lassen sich auf folgende vier Punkte aufteilen:

1. Heranziehung eines möglichst zahlreichen Reisepublikums, insbesondere aus dem Ausland.
2. Heranziehung eines Publikums von möglichst hoher Zahlungskraft.
3. Heranziehung für eine möglichst lange Aufenthaltsdauer.
4. Heranziehung in einer möglichst günstigen, zeitlichen Verteilung[29].

Für die Entwicklung des Fremdenverkehrs können die Interessengegensätze am gleichen Ort ein schweres Hemmnis bilden. (Kur- und Industrieinteressen, gewerbsmäßige und nicht gewerbsmäßige Zimmervermietung, Bahnhofhandel und Ortshandel, Hotelinteressen untereinander und gegenüber der Kurverwaltung stehen einander gegenüber.)

Die Gegensätzlichkeit zwischen den Interessenten greift oft über den Ort hinaus. So will zum Beispiel jeder einzelne Ort seine Propaganda im Auslande möglichst so betreiben, daß er besonders zur Geltung kommt. Ganz abgesehen davon, daß die Vertretung solcher Einzelinteressen viel teurer ist und oft ihre Wirkung ganz verfehlt, so droht sie das Gesamtbild der Werbung uneinheitlich werden zu lassen. Die Stoßkraft der Werbung kann dadurch nur behindert werden.

Die Nachteile der zersplitterten Fremdenwerbung, wie auch der Wettbewerb der einzelnen S t a a t e n untereinander um einen angemessenen Platz im internationalen Fremdenverkehr, führten zur s t a a t l i c h e n Organisation der P r o p a g a n d a und dadurch zu ihrer Zentralisation. Die Zentralstellen der einzelnen Länder sind in der Union Internationale des Organes Officiels de Propagande Touristique zusammengeschlossen, um gemeinsame Fragen der Fremdenverkehrswerbung miteinander zu verhandeln.

Die Auslandswerbung verlangt insbesondere eine Zentralisierung und Konzentration der Werbearbeit auf eine Hauptstelle. Sie geht über eine einfache Propagandatätigkeit hinaus und wird vielfach von Momenten begleitet, die in das Gebiet der zwischenstaatlichen Beziehungen gehören. Deshalb ist es gerechtfertigt und sogar notwendig, die Auslandwerbung einem besonderen Organ zu übertragen. Das ist nicht nur vom Standpunkt der Wirksamkeit der Werbung, sondern auch vom Standpunkt der Finanzierung und der Kosten vorteilhaft. Die Auslandswerbung erfordert nämlich beträchtliche Mittel, die rationell verwendet werden müssen. Dies um so mehr, als sie auch staatliche Unterstützung beansprucht. Staatliche Subventionen für die Propaganda im Auslande sind gerechtfertigt, da die W e r b u n g f ü r d a s g a n z e L a n d u n d f ü r d a s g e s a m t e V o l k wirtschaftlich, politisch und kulturell von Bedeutung ist. Man muß aber auch hier mit staatlichen Mitteln sorgfältig umgehen und eine durchaus o b j e k t i v e Werbung entfalten.

Auch für die Lösung werbetechnischer und werbewissenschaftlicher Fragen ist eine einheitliche Propagandaorganisation im Auslande notwendig. Im I n l a n d e dagegen kann die Werbung den einzelnen Fremdenverkehrsinteressenten überlassen werden.

An diese allgemeine Betrachtung über die Fremdenverkehrspropaganda schließen wir nun die Darstellung der staatlichen Maßnahmen an, welche die

[29] Vgl. Knoth: Wirtschaftliche Nachrichten, Wien 1930, Heft 33, S. 733 ff.

Konzentration der österreichischen Fremdenverkehrspropaganda im Auslande bezweckt haben.

D. Die staatliche Fremdenverkehrspropaganda in Österreich.

Bis zum Jahre 1934 wurde die allgemeine österreichische Fremdenverkehrswerbung vom Werbedienst im Handelsministerium, den Österreichischen Bundesbahnen, der Österreichischen Verkehrswerbung und dem Österreichischen Verkehrsbureau durchgeführt. Zunächst wollen wir einiges über die Tätigkeit des Österreichischen Verkehrsbureaus erwähnen.

Zum Wiederaufbau des österreichischen Fremdenverkehrs hat in großem Maße das Österreichische Verkehrsbureau beigetragen. Es wurde noch im Jahre 1918 als eine Gesellschaft m. b. H. geschaffen und erhielt von der österreichischen Bahnverwaltung, die als Gesellschafterin eintrat, als Apport das ausschließliche Recht zur Auflage eigener Fahrscheine und zum Verkauf der amtlichen Fahrkarten. Es hat seither verschiedene Wandlungen durchgemacht. Im Laufe der Zeit wurden die Anteile von den Österreichischen Bundesbahnen aufgekauft, welche heute rund 75% des Kapitals in ihren Händen vereinigen und sich daher den entscheidenden Einfluß auf die Gebarung des Unternehmens gesichert haben. Das Österreichische Verkehrsbureau, kurz als ÖVB. bezeichnet, ist ein nicht auf Gewinn aufgebautes Unternehmen. Es widmet seine allfälligen finanziellen Überschüsse zur Gänze für Ausgaben der Fremdenverkehrspropaganda.

Die Geschäftstätigkeit des ÖVB. ist sehr vielseitig und geht über den Rahmen eines normalen Reisebüros hinaus. Sie gliedert sich in zwei Gruppen:

1. In den Verkauf der österreichischen Fahrausweise und
2. in die Werbetätigkeit, die im Interesse des Fremdenverkehrs betrieben wird.

Die Organisation des Vertriebes von Fahrkarten erstreckt sich auf das In- und Ausland. Neben dem sogenannten eigentlichen Fahrkartengeschäft, zu welchem außer dem Verkauf von in- und ausländischen Eisenbahnfahrkarten auch die Ausgabe von Passagen usw. gehört, werden noch eine Reihe anderer Geschäftszweige gepflegt, wie die Veranstaltung und Durchführung von Pauschal- und Gesellschaftsreisen, Sonderzügen, Vereinsreisen, Durchführung von Kongressen, Autoreisen usw.

Außer seiner Hauptanstalt und Filiale in Wien verfügt das ÖVB. über Zweigstellen in Badgastein, Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Velden a. W. und Prag.

Darüber hinaus wurden besondere Verträge mit ähnlichen Organisationen des Auslandes, wie zum Beispiel dem Mitteleuropäischen Reisebureau (MER) in Berlin, dem Tschechoslovakischen Reise- und Verkehrsbureau (Cedok) in Prag, der „Ibusz" in Budapest, der „Cit" in Rom, dem polnischen Reisebureau „Orbis", dem Jugoslavischen Reisebureau „Putnik" in Belgrad, ferner mit ausländischen Eisenbahnen, Schiffahrts- und Fluggesellschaften abgeschlossen, wodurch das ÖVB. an rund 1000 Plätzen vertreten ist.

Die im Jahre 1923 gegründete Österreichische Verkehrswerbung G. m. b. H., ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen, wurde mit dem Monopol für Reklame und Propaganda auf den Bahnhöfen und in den Zügen ausgestattet. Die Erträgnisse wurden für Werbezwecke verwendet. Im Laufe der Jahre errichteten die Österreichischen Bundesbahnen zum Teil gemeinsam mit dem ÖVB. Propagandastellen im Auslande. Im Jahre

1932 ist die Österreichische Verkehrswerbung G. m. b. H. im ÖVB. aufgegangen.

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr versuchte schon längst die Schaffung eines Zentralpropagandafonds und einer Zentralpropagandastelle. Diese Pläne konnten anfänglich nur zum Teil verwirklicht werden. Sie führten zu Beginn des Sommers 1933 nach Verhängung der 1000-Mark-Sperre zur Errichtung eines eigenen Staatssekretariats für Fremdenverkehr im Handelsministerium, dem ein Werbedienst angegliedert wurde. Aber auch damit waren die Propagandamittel der einzelnen Werbestellen noch nicht einheitlich zusammengefaßt. Es war aber die Vorstufe zu einer zentralen Werbestelle für den österreichischen Fremdenverkehr geschaffen.

Erst die weiteren Bemühungen des Bundesministeriums um eine Zentralisierung der Propaganda führten im Jahre 1934 zur Verschmelzung der zwei wichtigsten Werbestellen. Der Werbedienst des Staatssekretariats für Fremdenverkehr wurde mit der Werbeabteilung des Österreichischen Verkehrsbureaus zu einer zentralen Werbestelle, der „Österreichischen Verkehrswerbung-Werbedienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr" vereinigt.

Die Fusionierung beider Apparate erfolgte durch das Bundesgesetz vom Oktober 1934, dessen wichtigste Bestimmungen wir hier wiedergeben wollen: „Die öffentliche, gesamtösterreichische Fremdenverkehrswerbung, das ist die unter Verwendung öffentlicher Mittel im gesamtwirtschaftlichen Interesse für alle Teile des Bundesgebietes betriebene Werbung für den Fremdenverkehr in und nach Österreich, obliegt im In- und Auslande ausschließlich der „Österreichischen Verkehrswerbung-Werbedienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr" im folgenden kurz „Verkehrswerbung" genannt.

Die Verkehrswerbung übernimmt vom Werbedienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr einerseits und der Werbeabteilung des ÖVB. andererseits die bisher der Fremdenverkehrswerbung gewidmeten Vermögensteile einschließlich des Inventars ins Eigentum und tritt in die aus der Tätigkeit dieser Stellen entstandenen Rechte und Verbindlichkeiten ein, so daß aus diesen weiterhin nur die Verkehrswerbung berechtigt und verpflichtet ist.

Die Verkehrswerbung erhält auf Grund eines Ausgabenplanes, der nach Zustimmung des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen, der Genehmigung der Bundesminister für Handel und Verkehr und für Finanzen unterliegt, vom Bund und den Österreichischen Bundesbahnen fortlaufende Beiträge. Der vom Vorstand der ÖBB. festzusetzende Beitrag dieser Unternehmung darf nicht geringer sein als das Reinerträgnis der geschäftlichen Verwertung des Bahnreklamemonopols.

Das Bundesgesetz vom 9. Oktober 1934, mit dem die Errichtung der Österreichischen Verkehrswerbung gesetzlich verankert wurde, stellt dem Präsidenten einen Direktionsrat zur Seite, der vor Entscheidung aller grundsätzlichen, organisatorisch oder finanziell bedeutenden Fragen zu hören ist. Außerdem wurde dafür vorgesorgt, daß in der Form des Beirates eine beratende Körperschaft geschaffen wurde, in der die Landesorganisationen für Fremdenverkehr, der Kurorte- und Heilbäderverband und die Spitzenorganisationen der unmittelbar am Fremdenverkehr interessierten, gewerblichen Verbände vertreten sind. Dadurch ist die Verbindung zwischen Verkehrswerbung und den Fremdenverkehrsinteressenten hergestellt worden.

Mit diesem Gesetz wurde die Zentralisierung der österreichischen Fremdenverkehrspropaganda durchgeführt, soweit hiefür die Verwendung öffentlicher Mittel in Betracht kommt. So können die Werbemittel und Werbemethoden dem Ausland gegenüber einheitlich zusammengefaßt werden. Die Verkehrswerbung hat alles vorzukehren und durchzuführen, was geeignet ist, den österreichischen Fremdenverkehr zu fördern. Durch die Zentralisierung der mit Bundesmitteln besorgten Werbung wurde es möglich, die für Propaganda zur Verfügung stehenden Geldmittel rationell zu verwerten und die Vertretungen im Auslande auszubauen.

Die „Österreichische Verkehrswerbung" hat sich für den von ihr durchgeführten Werbedienst eine allgemeine Anerkennung verschafft. Sie hat sich auch auf das künstlerisch-propagandistische Gebiet ausgedehnt. Ihr sind wertvolle Plakatserien, Broschüren und Prospekte, Dioramen und Großphotos, Filme, geschmackvolle Städte- und Landschaftsbilder und vieles andere mehr zu verdanken.

Schon aus dem Umfang des im Jahre 1935 versandten Propagandamaterials, das nahezu 1½ Millionen Broschüren und 120 000 Plakate in 10 bis 13 Sprachen umfaßt, geht hervor, wie großzügig die Werbung aufgebaut ist.

Die Österreichische Verkehrswerbung besitzt ihr Zentralbureau in Wien und unterhält Zweigstellen in folgenden Städten: Außig, Batavia, Berlin, Bombay, Brüssel, Budapest, Bukarest, Cairo, Johannesburg, Kattowitz, Kopenhagen, London, Mailand, New York, Nizza, Paris, Prag, Stockholm, Reichenberg, Rom, Utrecht, Zagreb, Zürich.

Darüber hinaus besteht noch eine Reihe ehrenamtlicher Vertreter in folgenden Städten: Cambridge (USA), Czernowitz, Chicago, Lima, Montevideo, Sao Paolo, Singapore, Santiago de Chile.

Österreich gehört in der Tat zu den wenigen Ländern, in denen die staatliche Förderung des Fremdenverkehrs sich rasch entwickelte. Durch die Vereinigung der Fremdenverkehrswerbung in einer Zentralstelle und mit Hilfe des im Auslande ausgebauten Werbeapparates ist es der vom österreichischen Staat eingeleiteten Propaganda gelungen, recht ansehnliche Erfolge zu erzielen.

VII. Der Fremdenverkehr in der zwischenstaatlichen Vertragspolitik.

Die Fremdenverkehrspolitik eines Staates beschränkt sich nicht allein auf interne und propagandistische Maßnahmen, sie greift heutzutage auch in das Gebiet der zwischenstaatlichen Handels- und Vertragspolitik ein. „Wenn es richtig ist, daß dem Fremdenverkehr innerhalb der verschiedenen Zahlungsbilanzposten im internationalen Wirtschaftsverkehr eine entscheidende Bedeutung zukommt, dann kann die Ordnung der für die Abwicklung dieses Verkehrs entscheidenden Belange nicht Sache der rein privatwirtschaftlichen Betreuung sein, sie kann nicht Sache der innerstaatlichen Wirtschaftspolitik sein, sie muß vielmehr Sache zwischenstaatlicher Vereinbarungen und Lösungen werden[1]."

[1] Gebert: Halbheiten der zwischenstaatlichen Vertrags-, Handelspolitik und Fremdenverkehr, Salzburg 1934.

Eine derartige Orientierung ist um so notwendiger, als im Fremdenverkehrsgeschäft nicht nur ungeheures Nationalkapital festgelegt, sondern die Existenz von ganzen Bevölkerungsschichten verankert ist. Darum ging man nach dem Jahre 1930, als die Maßnahmen gegen die Einfuhr von Waren immer schärfer wurden, dazu über, „dem handelspolitischen Gegner sehr genau nachzurechnen, wieviel für seine Aktivpost in der Handelsbilanz — als Gegenwert — auf dem Gebiete der Zahlungsbilanz (Fremdenverkehr und Kapitalverkehr aus verschiedenen Kapitalanlagen) belastet werden könnte[2]."

Die Abwägung der handelspolitischen Interessen mit den Interessen der Fremdenverkehrswirtschaft wurde zunächst bei den Verhandlungen hervorgehoben, es wurden jedoch hievon keine Forderungen abgeleitet. So hat zum Beispiel Deutschland in den Handelsvertragsverhandlungen mit der Schweiz immer wieder auf die Zahlungsbilanzposten verwiesen, welche der deutsche Personenverkehr nach der Schweiz für dieses Land beinhaltet. Auch während der Vertragsverhandlungen zwischen Österreich und Deutschland war bis 1932 die Erleichterung der Ausreise deutscher Touristen nach Österreich als Gegenleistung für die stark aktive Handelsbilanz Deutschlands ein wichtiges Argument. In beiden Fällen war aber der Fremdenverkehr eben nur ein Argument für die Unterstützung eines gewissen Standpunktes. Die Anrechnung der wirtschaftlichen Werte des Fremdenverkehrs bei der gegenseitigen Abrechnung der Werte der einzelnen Vertragspositionen erfolgte zum ersten Male im Jahre 1932 in den zwischenstaatlichen Verträgen Deutschlands. Die Handelsvertragspraxis der letzten Jahre, die von der Meistbegünstigung abging und zu Reziprozitätsverträgen Zuflucht nimmt, ist dazu übergegangen, „auch die Personenverkehrsbilanz bewußt als Vertragsobjekt wie irgend eine andere Vertragsposition zu behandeln, um dadurch einen Ausgleich der Zahlungsbilanz, Gleichheit von Leistung und Gegenleistung, also volle Reziprozität, wie in irgend einem privaten Handelsgeschäft herbeizuführen[3]."

Dieser Einbau des Fremdenverkehrs in die gegenseitige Wirtschaftsabrechnung zwischen zwei Staaten ist eine selbstverständliche Folge der äußerst passiven Gestaltung der Zahlungsbilanz der meisten Staaten und der damit verbundenen Devisenrestriktionen. Dies führte praktisch zur Behandlung des Fremdenverkehrs als Kompensationsobjekt. Der Ertrag aus dem Fremdenverkehr wird mit demjenigen aus dem Export und Kapitalverkehr, dem Wert der Wareneinfuhr, den Zinszahlungen und den Reiseausgaben der eigenen Staatsangehörigen im Lande, mit welchem die Kompensation durchzuführen ist, gegenübergestellt.

Die Einbeziehung des Fremdenverkehrs in das Gebiet der staatlichen Wirtschaftspolitik brachte naturgemäß eine Übertragung der bisher im Güterverkehr üblichen Kampfmethoden auf den Fremdenverkehr mit sich. Ebenso wie dem Güterverkehr werden auch dem Fremdenverkehr aus diesem Grunde schwere Fesseln angelegt.

Es werden auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs Präferenzen gewährt, indem man entweder die Menge der zur Ausreise zugelassenen Geldmittel nach einem bestimmten Staate in einem größeren Maße bewilligt als nach einem anderen Staat, oder aber man ermäßigt die Paßgebühren für Reisen nur nach einem bestimmten Staate, um auf diese Weise die Ausreise

[2] Gebert, a. a. O., S. 27.
[3] Gebert, a. a. O., S. 27.

nach diesem begünstigten Staate zu fördern. Als Beispiel dafür kann der im Jahre 1933 stattgefundene Katholikentag in Wien angesehen werden. Zum Besuche dieses Katholikentages durften 10 000 Polen frei und weitere 5000 Polen zur ermäßigten Taxe von 100 Zloty nach Österreich reisen.

Wenn man den Ausreisebewerbern wesentlich leichtere Bedingungen für die Ausreise hinsichtlich des Gesundheitsnachweises oder politischen Nachweises auferlegt als etwa bei der Ausreise nach einem anderen Land oder wenn nach diesem einen Lande größere Geldbeträge mitgenommen werden können, so sind solche Bestimmungen ebenfalls als Präferenzen anzusehen. Ausreiseverbote oder Auferlegung prohibitiver Ausreisegebühren, wie zum Beispiel der 1000-Mark-Sperre, kommen einem Zollkrieg gleich.

Man schuf ferner auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs ein System von Kontingenten, und zwar dadurch, daß man einer bestimmten Anzahl von Personen Auslandspässe unentgeltlich oder zu besonders günstigen Bedingungen ausfolgt, wenn die Reise in ein zu begünstigendes Land gerichtet ist. Natürlich werden solche Kontingente von Reisenden nur gegen gewisse Zugeständnisse der anderen Partei bewilligt. Die Ausreisegebühren, die eingeführt wurden, sind nichts anderes als Zölle seitens der Importländer. Die Beschränkung der Valutenmitnahme im Ausreiseverkehr stellt eine beschränkte Zuteilung von Importdevisen dar. Dem Erlaubnisscheinverkehr, durch welchen einfuhrpflichtige Waren mit der Auflage einer bestimmten Verwendung oder Verarbeitung gegen besondere Bewilligung entweder zollfrei oder zollermäßigt eingeführt werden können, begegnen wir im Fremdenverkehr in der Form der Zuteilung von Ausreisebewilligungen, wenn die Ausreise in Zeiten allgemeiner Ausreisesperre zu ganz bestimmten Zwecken (bei Todesfällen, Studienzwecken oder Geschäftsreisen) erfolgt.

Einer Art „Veredelungsverkehr" begegnen wir in der Form des aktiven und passiven Personentransportverkehrs über die Nachbargrenzen. So etwa, wenn österreichische Autobusunternehmungen in täglichen Fahrten Salzburger Gäste nach Reichenhall und Berchtesgaden führen, oder aber die deutsche Post ebenso reichsdeutsche Gäste ins Salzkammergut oder Großglocknergebiet führt. Zugeständnisse analog den Warenkontingenten liegen vor, wenn der ausführende Staat seinen Bürgern Erleichterungen bei Reisen ins Land des Kontrahenten gewährt.

Natürlich haben sich alle diese Kampfmethoden als sehr schädlich für den Fremdenverkehr erwiesen und „man spricht heute schon ebenso selbstverständlich von einer Reorganisation des zwischenstaatlichen Fremdenverkehrs, wie man bisher von der Neuregelung der handelspolitischen Beziehungen zweier Staaten sprach[4]."

Der Fremdenverkehr in der zwischenstaatlichen Vertragspolitik Österreichs.

Die österreichischen Handelsverträge enthielten bis etwa zum Jahre 1932 bezüglich des Personenverkehrs nur ganz allgemeine Bestimmungen, die eine Art von Meistbegünstigung für den Reiseverkehr beinhalteten. Dabei wollte man in erster Linie die persönlichen Rechte der Reisenden sichern. Fragen unmittelbar wirtschaftlicher Natur wurden in Verträgen bis 1932 nicht ausdrücklich geregelt.

[4] Gebert, a. a. O., S. 32.

„Der erste Schritt in der Richtung einer tatsächlich vertragsmäßigen Regelung der mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Wirtschaftsbilanzfragen erfolgte in Österreich im Jahre 1932[5]." Deutschland hatte bis dahin einen stark aktiven Handelsverkehr mit Österreich, seine Forderungen wurden aber infolge der damaligen österreichischen Devisenbewirtschaftung festgelegt, sie froren ein. Ihre Mobilmachung erfolgte im Wege des Fremdenverkehrs, was für beide Parteien sich als sehr vorteilhaft erwies. Deutschland konnte durch Verminderung seiner Guthaben günstigere Möglichkeiten für eine nachfolgende Güterzufuhr und ihre Bezahlung schaffen, Österreich hingegen konnte neue deutsche Reisende gewinnen. Der deutsche Reiseverkehr war, wie aus unseren früheren Ausführungen ersichtlich ist, für die österreichische Fremdenwirtschaft von großer Bedeutung.

Auf Grund dieses Verrechnungssystems gewann der österreichische Fremdenverkehr schon im ersten Clearingjahr 100 Millionen Schilling.

Nach dem Vorbild des deutsch-österreichischen Übereinkommens wurden mit einer Reihe anderer Staaten Verträge geschlossen, die die Wiederbelebung des österreichischen Fremdenverkehrs im Auge hatten.

Eine ähnliche Lage wie bei den deutsch-österreichischen Wirtschaftsverhältnissen können wir zur gleichen Zeit in den österreichisch-ungarischen Beziehungen beobachten. Im Sommer 1932 wurde der österreichisch-ungarische Handelsvertrag gekündigt. Ungarn hatte aber ein Interesse an einer sofortigen Neuregelung, da es seine Ausfuhr von Frühobst und Frühgemüse nach Österreich sichern wollte. Um Österreich zum Abschluß eines Provisoriums zu zwingen, sperrte Ungarn die Ausreise nach Österreich, indem es weder Überweisungen für Ausreisezwecke, noch Mitnahme von Geld zur Reise nach Österreich bewilligte. Da Österreich auf das immerhin bedeutende Kontingent der ungarischen Reisenden nicht verzichten konnte, erklärte es sich zum Abschluß eines handelsvertraglichen Provisoriums bereit, wenn Ungarn für den Reiseverkehr nach Österreich bestimmte Geldmittel freigebe.

Eine noch weitergehende Verknüpfung der Zahlungsbilanzpost „Fremdenverkehr" mit anderen Wirtschaftsabmachungen versuchten die Türken herbeizuführen, als sie mit Österreich um einen neuen Handelsvertrag verhandelten. Nach ihrem Vorschlag sollten nicht nur Aufwendungen der Türken für den eigentlichen Reiseverkehr nach Österreich mit den türkischen Warenschulden kompensiert werden, sondern auch die Aufwendungen der Türken für Studienaufenthalte oder für sonstige Zwecke. Bei dem Vorschlag der Türken handelte es sich um den Einbau des Fremdenverkehrs in eine möglichst vollständige bilanzmäßige Abrechnung zwischen zwei Ländern.

Im folgenden stellen wir ein Gesetz und die hauptsächlichsten zwischenstaatlichen Verträge dar, die sich auf den österreichischen Fremdenverkehr beziehen. Damit wollen wir den Weg weisen, welchen die äußere Wirtschaftspolitik Österreichs auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs beschritten hat.

Im Juni 1935 erließ die Bundesregierung ein Gesetz betreffend den Reiseverkehr ins Ausland, das im wesentlichen vorsieht: Hat ein auswärtiger Staat Bestimmungen getroffen, die den Reiseverkehr seiner Staatsangehörigen nach Österreich erschweren, so kann der Bundeskanzler im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministern durch Verordnung Be-

[5] Gebert, a. a. O., S. 29.

stimmungen treffen, die den Reiseverkehr österreichischer Bundesbürger nach dem auswärtigen Staat, der solche Bestimmungen getroffen hat, denselben Erschwerungen unterwerfen. Zuwiderhandeln gegen dieses Gesetz wird bestraft.

Dieses Fremdenverkehrsgesetz gab nun der österreichischen Regierung für zukünftige Verhandlungen mit dem Ausland eine neuartige und zweifellos wirksame Waffe in die Hand, mit der die Interessen des österreichischen Tourismus in allen jenen Fällen verteidigt werden, wo Maßnahmen anderer Staaten diese Interessen schädigen können. Die österreichische Regierung hat mit dem Erlaß dieses Gesetzes den Gedanken der zwischenstaatlichen Reziprozität auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs verwirklicht. Das neue Gesetz ist im Zusammenhang mit den zur selben Zeit schwebenden österreichisch-ungarischen Fremdenverkehrsverhandlungen entstanden.

Die in Ungarn erlassenen Devisenvorschriften ließen befürchten, daß die Ausreise von Ungarn nach Österreich im Jahre 1935/36 auf größte Schwierigkeiten stoßen werde. Dies führte zu Regierungsverhandlungen, die das folgende Abkommen der beiden Staaten zeitigten. Ungarn erklärte sich bereit, die Ausreise nach Österreich in weitgehendem Ausmaße zuzulassen. Die Begünstigungen für die Ausreise ungarischer Gäste nach Österreich gingen jedoch zum Teil auf Kosten der österreichischen Exporteure nach Ungarn. Es wurde nämlich zwischen den beiden Staaten eine Art Höchstgrenze zu den ungarischen Freigaben von Zahlungsmitteln für den Bezug österreichischer Waren und für die Mitnahme von Reisegeld nach Österreich festgesetzt.

Im Rahmen des im April 1936 abgeschlossenen Handelsvertrages mit der Tschechoslovakei wurde nach dem Grundsatz der Reziprozität auch der gegenwärtige Reiseverkehr geregelt. Die Tschechoslovakei bewilligte bisher 1000 Kronen für Reisen nach Österreich ohne Beschränkungen, während von österreichischer Seite bei Reisen nach der Tschechoslovakei für die Mitnahme von Beträgen über 200 Schilling Bewilligungen der Österreichischen Nationalbank nötig waren, die nur auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses erteilt wurden. Außerdem beschränkte sich die österreichische Bewilligungspraxis nur auf die tschechischen Bäder und Kurorte. Auf Grund des neuen Abkommens werden tschechoslovakische Reisende außer dem im Rahmen der allgemeinen Freigrenze festgesetzten Betrage von 1000 Kronen oder dessen Gegenwert in fremden Zahlungsmitteln, ohne jedwede Formalität für Beträge bis 12 000 Kronen oder 3000 Schilling jährlich Reisechecks des Österreichischen Verkehrsbüros mit sich führen oder für den gleichen Betrag Guthaben auf Einlagebücher der Österreichischen Postsparkasse erwerben können. Die genannten Beträge von 3000 Schilling sollen nur in Teilzahlungen von höchstens 1000 Schilling monatlich angewiesen werden. Es wurde auch vereinbart, daß die tschechoslovakische Nationalbank in besonders begründeten Fällen nach eigenem Ermessen auch höhere Beträge als 3000 Schilling zur Verfügung stellen kann.

Österreich bewilligt Reisenden nach der Tschechoslovakei ebenfalls 3000 Schilling jährlich ohne Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses und ohne Beschränkung auf Kurorte. Monatlich werden höchstens 1000 Schilling bewilligt. Für diese Beträge können bei den österreichischen Postämtern oder bei den Schaltern der österreichischen Postsparkasse Reiseeinlagebücher der tschechoslovakischen Postsparkasse in Prag erworben werden. Von einem Reiseeinlagebuch können bei jedem tschechoslovakischen Postamt täglich 300

Tschechenkronen abgehoben werden. Will der Reisende einen höheren Betrag abheben, so kann er ihn bei der Postsparkasse in Prag nach erfolgter Kündigung erhalten.

Am 25. August 1936 wurde mit dem Deutschen Reich ein Reiseverkehrsabkommen getroffen, das sich auf den Reiseverkehr aus dem Deutschen Reiche nach Österreich bezieht. Grundsätzlich können Reisende, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Deutschen Reiche haben und nach Österreich reisen, o h n e Genehmigung der zuständigen Devisenstelle Schillinge im Gegenwert von höchstens 500 Reichsmark für eine Person und einen Kalendermonat über die jeweils geltende Freigrenze hinaus in Form von Reisechecks, Reisekreditbriefen, Akkreditiven, Hotelgutscheinen, sowie Gutscheinen für Pauschal- und Gesellschaftsreisen erwerben und nach Österreich verbringen.

Der genannte Höchstbetrag kann im beiderseitigen Einvernehmen vorübergehend herabgesetzt werden. Diese Bestimmungen gelten nur insoweit, als der Reisende den über die jeweils geltende Freigrenze hinaus zulässigen Betrag im Reiseverkehr nach Österreich für keinen längeren Zeitraum als höchstens drei Kalendermonate während eines Kalenderjahres in Anspruch nimmt.

Dessenungeachtet wird die Genehmigung zum Erwerb und zur Verbringung von Reisezahlungsmitteln zwecks Bestreitung der Kosten für einen w e i t e r e n Aufenthalt in Österreich oder für eine Reise nach Österreich erteilt, wenn von der Devisenstelle festgestellt worden ist, daß der Reisende devisenrechtlich noch als Inländer anzusehen ist und ein längerer Aufenthalt in Österreich oder eine Reise dorthin aus dringenden, insbesondere gesundheitlichen Gründen erforderlich ist. Bei Reisen aus gesundheitlichen Gründen muß der Antrag durch das Zeugnis eines deutschen Amtsarztes belegt werden. Soweit der Reisende infolge seines Gesundheitszustandes nicht in der Lage ist, sich das Zeugnis eines deutschen Amtsarztes zu beschaffen, so wird auch das Zeugnis eines österreichischen Amtsarztes anerkannt.

Die Reisezahlungsmittel haben selbst oder auf einem beigefügten Blatt einen deutlich sichtbaren Vermerk zu enthalten, der den Reisenden auf die Verpflichtung der Verwendung des Gegenwertes lediglich zu Reiseausgaben in Österreich und auf die Strafen aufmerksam macht, die durch eine mißbräuchliche Verwendung des Geldes nach den deutschen Devisenbestimmungen verhängt werden.

Um die unverweilte Ingangsetzung des Reiseverkehrs aus Deutschland nach Österreich zu ermöglichen, war in Hinblick auf die Knappheit der zur Verfügung stehenden Mittel im Rahmen des Verkehrsabkommens eine b e s o n d e r e R e g e l u n g f ü r d i e n ä c h s t e Ü b e r g a n g s z e i t notwendig, für die folgende Richtlinien gelten:

Bei Zuweisung der Reisezahlungsmittel werden die Mitglieder des Deutschen und Österreichischen A l p e n v e r e i n s, sowie deren Ehefrauen und minderjährigen Kinder, ferner Reisende, die a u s g e s u n d h e i t l i c h e n G r ü n d e n gegebene Notwendigkeit ihrer Reise durch ein amtsärztliches Zeugnis nachweisen, weiter Reisende, welche die Reise aus k u l t u r e l l e n, k ü n s t l e r i s c h e n o d e r s p o r t l i c h e n G r ü n d e n, oder behufs Teilnahme an Kongressen unternehmen, und schließlich solche Reisende, die ihre Verwandten in Österreich besuchen, b e v o r z u g t.

Um nun auch einer möglichst großen Anzahl von Personen die Reise nach

Österreich zu ermöglichen, wurde für die Übergangszeit der für die Zukunft vorgesehene Höchstbetrag von 500 Reichsmark je Person und Kalendermonat bis auf weiteres auf 250 Reichsmark herabgesetzt. In besonderen Fällen jedoch, so bei Reisen, die laut amtsärztlichem Zeugnis aus gesundheitlichen Gründen notwendig sind, können mit Genehmigung der zuständigen Stelle auch Zahlungsmittel bis zum Gesamtbetrag von 500 Reichsmark zur Verfügung gestellt werden. Anträge auf Zuteilung von Beträgen über 500 Reichsmark hinaus unterliegen der Entscheidung der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung.

Die österreichischen Einlösestellen werden auf Grund der Akkreditive, Reisekreditbriefe und Reisechecks den reichsdeutschen Reisenden innerhalb der ersten sechs Tage ihres Aufenthaltes in Österreich höchstens 300 Schilling auszahlen. Vom 7. Tage des Aufenthaltes in Österreich an steht der Restbetrag dem Reisenden zur beliebigen Abhebung zur Verfügung. Reisechecks werden je Abschnitt auf nicht mehr als 300 Schilling ausgestellt.

Zur Ausstellung von Reisekreditbriefen, Reisechecks, Hotelgutscheinen und Gutscheinen für Gesellschafts- und Pauschalreisen werden das Mitteleuropäische Reisebureau und seine Vertretungen in Deutschland, die mit dem Verkauf der Fahrtausweise der Deutschen Reichsbahngesellschaft betraut sind, sowie das Österreichische Verkehrsbureau in Berlin ermächtigt werden. Die Ermächtigung zur Eröffnung, bzw. Ausgabe von Akkreditiven, Kreditbriefen und Reisechecks für Reisen nach Österreich erstreckt sich auf sämtliche Devisenbanken, die eine allgemeine Genehmigung der Devisenstelle erhalten haben oder noch erhalten werden[6].

Im neuen Wirtschaftsvertrag mit Deutschland, der zu Anfang des Jahres 1937 abgeschlossen wurde, stellt die Deutsche Reichsbank für die deutschen Besucher, die im Laufe des Jahres nach Österreich kommen, 20 Millionen Schilling zur Verfügung. Dieser Betrag macht jedoch nur 8 bis 10% des österreichischen Fremdenverkehrserträgnisses aus, im Gegensatz zu früher, wo die Deutschen ein unvergleichlich größeres Kontingent stellten.

Aus allen diesen Abkommen sehen wir die beschränkte Zuteilung von Devisen für den Reiseverkehr und ist es daher erklärlich, daß es in der stärkeren Reisezeit zu Stockungen kommt, wenn die monatlichen Devisenkontingente aufgebraucht sind. Reisende, die also sicher sein wollen, Devisen für ihre Auslandfahrten zu erhalten, müssen ihren Geldbedarf Wochen, ja Monate im voraus anmelden.

Diese außerordentlich komplizierten Bestimmungen, welche einen „begünstigten" Reiseverkehr regeln, zeigen mit aller Deutlichkeit, wohin die Staaten mit ihrer derzeitigen Absperrungspolitik kommen. Die große Schwierigkeit und Lästigkeit des Reisens läßt sich erst ermessen, wenn man sich dagegen an den freien Reiseverkehr erinnert, wie er beispielsweise vor dem Kriege bestand.

Vom Standpunkt des Reisenden aus gesehen, ist ja noch zu beachten, daß ein Privatmann kaum alle Bestimmungen kennen oder sich leicht beschaffen kann, die bei einem einfachen Grenzübertritt von dem einen Land in das andere notwendig sind. Wohl geben Reisebüros und sonstige Einrichtungen bereitwilligst Auskünfte, aber der Reisende darf ja nicht vergessen, bei seinen

[6] Vgl. Neues Wiener Tagblatt vom 27. Aug. 1936.

Fragen an alle die vielen Einzelheiten zu denken, welche ihm Unannehmlichkeiten bereiten könnten.

VIII. Fremdenverkehrsstatistik.

„Die Fremdenverkehrsstatistik hat die Aufgabe, die in ein bestimmtes Gebiet zu vorübergehendem Aufenthalt einreisenden Fremden zahlenmäßig zu ermitteln, um den für das Wirtschaftsleben dieses Gebietes wichtigen oder symptomatischen Verkehr dieser Art nach Umfang und Zu- oder Abnahmetendenz untersuchen zu können[1]."

Der Begriff Fremdenverkehr selbst, setzt nach Büchner die Beziehung zu einem bestimmten Gebiet voraus, in welchem die Fremden sich sammeln und aus dem sie wieder abreisen. Unter einem solchen Gebiet kann man daher nur eine Gemeinde verstehen. Denn nur die Gemeinden sind — Büchner folgend — in der Lage, die in ihr Gebiet kommenden Fremden zu erfassen. Aus diesem Grunde ist die Fremdenverkehrsstatistik zunächst reine Kommunalstatistik. Alle anderen Statistiken, wie Landes- oder Staatsstatistiken sind nur Zusammenstellungen von kommunalen Erhebungen. Die letzteren Statistiken dürfen trotzdem nicht unterschätzt werden, denn ihnen fällt die Aufgabe zu, die von den einzelnen Gemeinden gelieferten Angaben zu sammeln und möglichst einheitlich und vergleichbar zu gestalten.

Der Fremdenverkehr wird durch die Statistik kontrolliert. Sein Wesen und Aufbau werden statistisch klargelegt. Auf Grund der Ergebnisse der statistischen Analyse kann er ausgestaltet und fortgebildet werden. Die Fremdenverkehrsstatistik kontrolliert den bisherigen Erfolg der Fremdenverkehrspflege und gibt Anhaltspunkte für die Maßnahmen, die zum Zwecke der Entwicklung des Fremdenverkehrs getroffen werden sollen.

„Um sich mit Aussicht auf Erfolg dem Ausland gegenüber dafür einsetzen zu können, daß es seinen Staatsangehörigen den Aufenthalt in unserem Lande ermöglicht und die nötigen Zahlungsmittel dafür zur Verfügung stellt, muß man wissen, welche Mengen von Menschen und welche Summen in Betracht kommen[2]."

Darüber hinaus will die Fremdenverkehrsstatistik in der zahlenmäßigen Darstellung des Fremdenverkehrs dessen wirtschaftliche Bedeutung für die Fremdenorte und für das ganze Land dartun und die Wirkungen des ausländischen Fremdenverkehrs auf den inländischen Geldmarkt und auf die Zahlungsbilanz ersichtlich machen. Daneben bietet sie Rückschlüsse, inwieweit der Fremdenverkehr dem geistigen Ausgleich innerhalb der inländischen Bevölkerung, der Vertiefung des Gefühls der Zusammengehörigkeit dient und seine Mission als Faktor für kulturelle und wirtschaftliche Annäherung zwischen der einheimischen Bevölkerung und den anderen Nationen erfüllt.

Die Fremdenverkehrsstatistik ist daher wirtschaftlich, kulturell und politisch von Bedeutung. Soll sie alle diese Zwecke erreichen, so muß sie einheitlich angelegt sein, und zwar nicht nur innerhalb eines Landes, sondern auch international.

---

[1] Büchner: Archiv für Fremdenverkehr 1931, S. 1.
[2] Stucki: Schweiz. Verkehrskongreß 1934, S. 50.

Der internationale Hotelbesitzerverein (Köln), der Weltkongreß der Verkehrsämter und das Internationale Statistische Amt im Haag sind bestrebt, eine internationale Vergleichbarkeit in der Fremdenverkehrsstatistik herbeizuführen.

Die private Statistik ist der amtlichen vorausgegangen. Sie hat auch die Amtsstellen auf die Wichtigkeit der von ihr behandelten Vorgänge hingewiesen. Die Entwicklung der Fremdenverkehrsstatistik in einzelnen Staaten hat allerdings mit der Erkenntnis vom Wert des Fremdenverkehrs auch die K o n k u r r e n z in der Werbung um die Fremden verschärft[3].

Die österreichische Fremdenverkehrsstatistik.

Die Grundlage der statistischen Zählungen bildet die polizeilich vorgeschriebene Meldepflicht, die der Ortsfremde in dem von ihm jeweils aufgesuchten Ort zu erfüllen hat. Dies geschieht durch einfache Ausfüllung des Meldezettels, der ihm vom Hotelier oder auch privatem Wohnungsvermieter vorgelegt wird. Der Meldezettel enthält folgende Rubriken: 1. Tag der Ankunft, 2. Tag der Abreise, 3. Adresse des Unterstandsgebers, 4. Vor- und Zuname des Fremden, 5. Beruf, 6. ordentlichen Wohnsitz, 7. Geburtsort, -Monat, -Jahr, 8. Zuständigkeit, 9. Familienstand, 10. Name und Alter der Gattin und der Kinder, 11. nächster Aufenthalt. Gastgewerbetreibende haben ein Fremdenbuch mit den gleichen Rubriken zu führen, die Angaben der Gäste aus dem Meldezettel in dieses Buch zu übertragen und hierauf die amtliche Meldung durchzuführen.

Die Gemeindeverwaltungen der Fremdenorte sammeln die Angaben der Meldezettel in den Gemeindebögen, die allmonatlich abgeschlossen werden. Ihre Ergebnisse werden von den Bezirkshauptmannschaften in den sogenannten Bezirksübersichten zusammengefaßt. Die Landesregierungen bilden aus den Gemeindebögen und Bezirksübersichten die Landesübersichten und senden das ganze statistische Material an das Bundesamt für Statistik ein, wo die endgültige Zusammenstellung erfolgt. Die Fremdenverkehrsstatistik liefert nach Bundesländern getrennt, sowie auch für das ganze Bundesgebiet zusammengezählt die Zahl der Beherbergungsbetriebe und der Fremdenbetten, die Anzahl der Fremdenmeldungen und Übernachtungen, sowie die durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage. Die Statistik weist ferner innerhalb der vorgenannten Hauptgruppen noch aus: 1. Die Zahl der Hotels und Gasthöfe, 2. Privathäuser, in denen vermietet wird, und 3. sonstige Betriebe, worunter Schutzhäuser, Heilanstalten und Sanatorien verstanden sind, ebenso auch die in diesen Herbergsgruppen bestehenden Betten. Weiter enthält die Statistik die Herkunftsgebiete der Fremden, aus denen durch Zusammenziehung die Gruppen Inländer und Ausländer gebildet werden und schließlich die Ergebnisse des Winter- und Sommerhalbjahres, wobei man jenes vom 1. November bis 30. April, dieses vom 1. Mai bis 31. Oktober rechnet.

Seit dem Jahre 1924 beruht die Fremdenverkehrsstatistik auf wesentlich umgestalteten und erweiterten Fremdenbogen für die Zusammenstellungen durch die Gemeinden und politischen Bezirke. Während in den Jahren 1922 und 1923 die angekommenen Fremden nach ihrer Herkunft nur in Fremde aus Wien, dem übrigen Österreich, dem Deutschen Reich und dem übrigen Aus-

[3] Vgl. Zahn: Nationale und internationale Fremdenverkehrsstatistik im Archiv für Fremdenverkehr 1930.

land geschieden wurden, ging vom Jahre 1924 an die Gliederung schon weiter und wurde auch erstmalig die Zahl der Übernachtungen und die zeitliche Verteilung des Fremdenverkehrs auf Monate erfragt. Um den Winterfremdenverkehr nicht auf Kalenderjahre zu verteilen und die zusammengehörigen Winter- und Sommersaisonen in einem Jahresausweis zusammenzufassen, wurde schließlich das Berichtsjahr verschoben, so daß es bereits am 31. Oktober endet. Es werden daher alle Fremdenverkehrsstatistiken vom 1. November bis 31. Oktober gerechnet. Im Jahre 1925 erfolgte ein weiterer Ausbau der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik. Die Fragebogen wurden für alle Gemeinden, in denen mindestens 500 Fremde oder 3000 Übernachtungen angegeben waren, vollkommen ausgewertet, so daß nunmehr nicht nur die Gesamtzahlen der Fremden und ihre Übernachtungen ermittelt wurden, sondern sie auch nach ihrer Herkunft monatsweise gegliedert werden konnten.

Die Fremdenverkehrsstatistik von 1928 bringt eine weitere Zergliederung nach Herkunftsländern. Die Meldungen und Übernachtungen werden in diesem Jahre nach 21 Herkunftsländern unterschieden, gegen 12 bisher. Dadurch ergeben sich in der Statistik einige kleinere Änderungen, da eine größere Zergliederung vorhanden ist. Es kann daher ein richtiger Vergleich des Anteiles der einzelnen Nationen am österreichischen Fremdenverkehr erst seit dem Jahre 1928 gemacht werden.

Die Zahl der Fremdenorte, auf die sich die Zahl der Betriebe und der Fremdenbetten aufbaut, war bis 1934 durch die wiederholt erwähnte Bestimmung begrenzt, daß nur solche Orte mitgezählt wurden, die im Berichtsjahr mindestens 500 Fremdenmeldungen oder 3000 Übernachtungen aufweisen konnten. Es wurde nun diese Einschränkung fallen gelassen, so daß alle berichtenden Gemeinden in die Statistik aufgenommen werden.

Die S. 22/23 befindliche Fremdenverkehrsstatistik gibt einen Überblick über die Fremdenmeldungen und Übernachtungen in Österreich, wobei die Fremden nach den wichtigsten Herkunftsländern getrennt dargestellt sind. In der amtlichen Fremdenverkehrsstatistik sind noch andere Herkunftsländer wie Nordische Staaten, Spanien, Portugal, übriges Asien, Afrika, Australien, Kanada und übriges Amerika ausgewiesen, die wir wegen ihrer geringeren Bedeutung nicht angeführt haben. Die österreichische Fremdenverkehrsstatistik ist wiederholt von Fremdenverkehrsinteressenten als mustergültig anerkannt worden, da sie in einfacher und sachgemäßer Art alle wichtigen Fragen, wie Übernachtungszahl, Herkunftsländer, Verteilung auf Saisonen und Monate, Zahl der Fremdenorte, Betriebe und Fremdenbetten, durchschnittliche Besetzungsziffer und Verteilung der Besetzung innerhalb der Fremdenorte und Bundesländer beantwortet.

IX. Schlußbetrachtung.

Wir haben in der vorstehenden Arbeit uns bemüht, die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Volkswirtschaft zu entwickeln und haben gezeigt, wie sehr der Fremdenverkehr Hotelgewerbe und Bildungswesen, Verkehrsunternehmungen und Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie befruchtet. Wir haben gezeigt, daß der Fremdenverkehr über die wirtschaftliche Bedeutung für die einzelnen Berufsstände hinaus, auch von allgemein volkswirtschaftlicher Bedeutung ist und die österreichische Zahlungsbilanz

außerordentlich verbessert. Wir bemühten uns, darzustellen, daß zur Erzielung dieser wirtschaftlichen Erfolge auch eine staatliche Fremdenverkehrspolitik notwendig ist und haben in Einzelheiten geschildert, aber auch darauf hingewiesen, daß gerade diese Propaganda ihrerseits wieder zur Befruchtung der Wirtschaft beiträgt.

Wir glauben, aus allen diesen Darstellungen den Schluß ziehen zu können, daß der Fremdenverkehr in Österreich ein nicht mehr wegzudenkender Faktor für seine Gesamtwirtschaft ist, ja daß er sogar einen Tragpfeiler für das gesamte Wirtschaftsgebäude darstellt, welches in seinem Bestande gefährdet wäre, wenn dieser Faktor wegfiele. Aber die Bedeutung des Fremdenverkehrs in Österreich geht über die materiellen Werte hinaus: Österreich hat nun einmal die Aufgabe, ein Mittler zwischen den Völkern des Westens und Ostens zu sein und nicht nur auf dem Gebiete der Kultur einen harmonischen Ausgleich zu bilden, sondern darüber hinaus an der Völkerversöhnung und dem Ausgleich der politischen Interessen mitzuwirken. Dieser großen Aufgabe kann Österreich am besten dienen, wenn es einen ausgedehnten und regen Fremdenverkehr entwickelt und fördert.

In Österreich treffen sich dann nicht nur Orientalen und Occidentalen zum Austausch ihrer Güter und Leistungen, sondern auch zur Aussprache ihrer Ansichten und Gesinnungen. Aber auch alles was über Musik, Theater und sonstige Kunst, was über Bildung und Wissenschaft, was über Pflege der Gesundheit und ärztliche Kunst gesagt wurde, gehört hierher und trägt mit dazu bei, Bewohner aller Länder zu sammeln und bei gemeinsamen Interessen einander näherzubringen. Man lernt sich kennen, man lernt sich schätzen und versteht einander und das gegenseitige Verstehen ist die Grundlage für friedliches Zusammenarbeiten, das wieder nebst dem Neuerstehen kultureller Werte auch dem wirtschaftlichen Aufbau dient. So schließt sich der Kreis, und auch die ethische Seite des Fremdenverkehrs gerade in Österreich dient mittelbar der Wirtschaft. Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen kommt dem kleinen Land Österreich mit seinem Fremdenverkehr eine wirtschaftliche Bedeutung für Europa zu.

Literatur.

Archiv für Fremdenverkehr, Vierteljahresschrift des Forschungsinstitutes für den Fremdenverkehr, Berlin 1929—1934.

Das heutige Österreich, herausgegeben von der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie, Wien 1933.

Deinlein Erwin, Min.-Rat, diverse Artikel und Publikationen in Archiv für Fremdenverkehr, Berlin, Handbuch für den österreichischen Fremdenverkehr, Wien.

Egger Viktor, Strukturwandlungen in der schweiz. Hotellerie, Bern 1935.

Fremdenverkehr u. Hotellerie in der Schweiz, Schweiz. Bankgesellschaft, Zürich 1927.

Der Fremdenverkehr in der Schweiz, Vorträge, gehalten anläßlich des I. Schweiz. Kongresses für Touristik und Verkehr in Zürich, 30. März bis 2. April 1933, organisiert vom Schweiz. Fremdenverkehrsverband, Zürich.

Der Fremdenverkehr in der Schweiz, Reden, Vorträge und Diskussionsvoten, gehalten am Schweiz. Verkehrskongreß in Bern (25. bis 27. Mai 1934, organisiert von den eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden auf Initiative des Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes.

Gebert Erich Dr., Wirtschaftspolitik und Fremdenverkehr, Salzburg 1926, Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz, Salzburg 1928, Halbheiten der zwischenstaatlichen Vertragspolitik, Handelspolitik und Fremdenverkehr, Salzburg 1934.

Geschäftsberichte der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen, Wien.

Glücksmann Robert Dr., Fremdenverkehrskunde, Bern 1935.

Guyer-Freuler E., Fremdenverkehr und Hotelwesen, aus Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. II, Bern 1903.

Häußler Xaver, Der Fremdenverkehr, eine Studie über seine volkswirtschaftliche Bedeutung und seine Förderung, Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar an der Universität Erlangen, Heft 8, Leipzig 1930.

Handbuch für den österreichischen Fremdenverkehr, Wien 1934, herausgegeben vom Gewerbeförderungsinstitut des Bundesministeriums für Handel und Verkehr.

Handbuch für österreichische Ärzte, Wien 1933.

Handbuch für Donaureisen, Wien 1936, Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.

Hotel, internationale Hotelzeitschrift, Organ und Verlag des Internationalen Hotelbesitzervereins, 1935—1936.

Hotelindustrie, offizielles Organ des Zentralverbandes der Hoteliers Österreichs, Wien 1934—1936.

Junod Albert, Die schweizerische Hotelindustrie und ihre wirtschaftliche Bedeutung, Zürich 1923.

Lehmann Robert, Die heutige Lage und die zukünftigen Aussichten des schweizerischen Fremdenverkehrs, Zürich 1915.

Morgenroth Wilhelm, Artikel „Fremdenverkehr" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Bd. 4, Jena 1927.

Münch Traugott, Das Hotelunternehmen im Lichte betriebswirtschaftl. Lehre u. Praxis.

Naswetter Erwin Dr., Die Zukunft des Fremdenverkehrs, Wien 1936.

Neues Wiener Tagblatt, Wien 1935—1937.

Neue Zürcher Zeitung, Zürich 1935—1937.

Österreichisches Bäderbuch, Wien 1928, herausgegeben vom Volksgesundheitsdienst im Bundesministerium für soziale Verwaltung.

Österreichisches Jahrbuch, Wien, herausgegeben vom Bundespressedienst, Jahrgang 1933/34.

Österreich, Reisebroschüre, herausgegeben von der österreichischen Verkehrswerbung, Werbedienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Wien 1935.

Österreich, Monatsschrift für alles Österreichische, Wien.

Österreichische Reise- und Verkehrsnachrichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Handel und Verkehr, 1934—1937.

Österreichs Wirtschaft, Wochenschrift des Niederösterreichischen Gewerbevereins, Wien 1935—1937.

Schweiz. Hotelierverein, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweiz. Hotellerie, Basel 1932;
Schweiz. Hotellerie in Zahlen für das Jahr 1929, Basel 1932.

Schweiz. Zeitschrift für Betriebswirtschaft und Arbeitsgestaltung, herausgegeben von Prof. Dr. H. Töndury, Prof. an der Universität Bern.

Simkowsky Hans, Der Fremdenverkehr, Wien.

Statistische Nachrichten, Wien 1925—1937, herausgegeben vom Bundesamt f. Statistik.

Statistisches Jahrbuch des Bundesstaates Österreich 1926—1937.

Stradner Josef, Der Fremdenverkehr, eine volkswirtschaftliche Studie, Graz 1917.

Töndury Hans, Bedeutung und Zukunft der schweiz. Hotelindustrie, Zürich 1918.

Volkswirtschaftlicher Aufklärungsdienst, herausgegeben im Auftrag des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom Amt für Wirtschaftspropaganda, Wien 1935—1937.

Wirtschaftliche Nachrichten, herausgegeben von Waldheim Eberle, Wien.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Über Wesen und Arten des Fremdenverkehrs 3

II. Gründe und Grundlagen des Fremdenverkehrs 4
A. In allgemeiner Darstellung 4
B. In bezug auf Österreich 9
1. Die österr. Landschaft als Grundlage des Fremdenverkehrs . . 9
2. Das österreichische Kultur- und Bildungswesen als Grundlage des Fremdenverkehrs 12
3. Der österreichische Sport als Grundlage des Fremdenverkehrs 13
4. Die österreichischen Heilfaktoren als Grundlage des Fremdenverkehrs 16

III. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Österreich 17
A. Der Ausländerverkehr 17
B. Der Inländerverkehr 24

IV. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die einzelnen Zweige der Volkswirtschaft 32
A. Fremdenverkehr und Gastgewerbe 32
B. Fremdenverkehr und Bildungswesen 40
C. Fremdenverkehr und Verkehrsunternehmungen 43
1. Bahnen 43
a) Eisenbahnen 43
b) Bergbahnen 45
2. Autoverkehr 47
a) Österreichische Postkraftwagen 47
b) Privatautos 48
3. Schiffahrt 49
a) Die Schiffahrt auf der Donau 49
b) Die Schiffahrt auf den Seen 50
4. Luftverkehr 50
D. Fremdenverkehr und Landwirtschaft 52
E. Fremdenverkehr und sonstige Gewerbe 53
F. Fremdenverkehr und der gesamte Volkswohlstand 55

V. Der Fremdenverkehr in volkswirtschaftlichen Bilanzen 57
A. Allgemeine Betrachtungen über den Fremdenverkehr in der Zahlungs- und Wirtschaftsbilanz 57
B. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österr. Zahlungsbilanz 60

VI. Staatliche Fremdenverkehrspolitik 65
Die Ursachen ihrer Entstehung 65
Fremdenverkehr und innere Wirtschaftspolitik 65
A. In allgemeiner Darstellung 65
B. Fremdenverkehr und innere Wirtschaftspolitik in Österreich . . 68
1. Die innere Fremdenverkehrspolitik der österr. Bundesländer . . 68
2. Die innere Fremdenverkehrspolitik der Bundesregierung . 70
C. Fremdenverkehrspropaganda in allgemeiner Darstellung . . . 81
D. Die staatliche Fremdenverkehrspropaganda in Österreich . . . 85

VII. Der Fremdenverkehr in der zwischenstaatlichen Vertragspolitik . . . 87
In allgemeiner Darstellung 87
In bezug auf Österreich 89

VIII. Fremdenverkehrsstatistik 94
A. In allgemeiner Darstellung 94
B. In Österreich 95

IX. Schlußbetrachtung 96